CONSOLIDATED PBY CATALINA

RECON

MNAE CHILE

Alejandro Núñez Muñoz

Recorrido Fotográfico:
PBY Catalina "405" en 460 imágenes

CC BY-NC-ND 4.0

01

RECON

RECON ES UNA EDICIÓN DIGITAL DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA, DISPONIBLE PARA DESCARGA EN SOLOMAQUETAS.COM

Prohibida totalmente la venta y/o reproducción parcial o total de esta publicación, en cualquier soporte. La obra puede ser distribuida en las mismas condiciones, sin alteración de contenidos y citando la fuente primaria y secundarias.

Colaboradores:
Museo Nacional Aeronaútico y del Espacio
Julio Arróspide
Eduardo Neira
Oscar Ruf
Antonio Segovia
Danilo Villarroel

Derechos de autor: Alejandro Núñez Muñoz

Abril 2026

Idea original y textos: Alejandro Núñez Muñoz
Diseño gráfico: Álvaro Ortega Hidalgo
Fotografías: Alejandro Núñez M. y Juan Andrés Núñez J.

This work is licensed under CC BY-NC-ND 4.0.
To view a copy of this license, visit *https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/*

@Janunez2026

CONSOLIDATED PBY CATALINA

Recorrido Fotográfico

ÍNDICE

	Pág.
Agradecimientos	03
Presentación	04
Vuelo del Manutara	05
El vuelo	08
Línea de tiempo	10
Inicio de la restauración	12
Recon	15
PBY Catalina	16
Proa	18
Motores	29
Alas	42
Estabilizador vertical	57
Estabilizadores horizontales	64
Tren de aterrizaje principal	70
Tren de aterrizaje delantero	82
Fuselaje	87
Accesorios	104
Generales	106
Interior	111
Emblemas	114
Referencias tipográficas	115
Colores	116
Perfiles	118
Proas	120
Créditos & Copyright	124

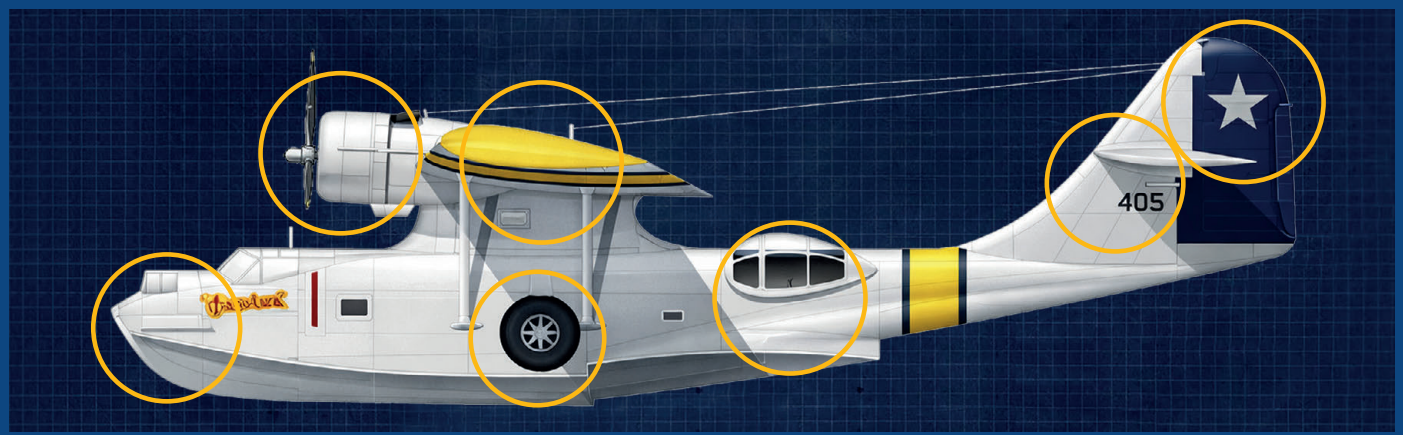
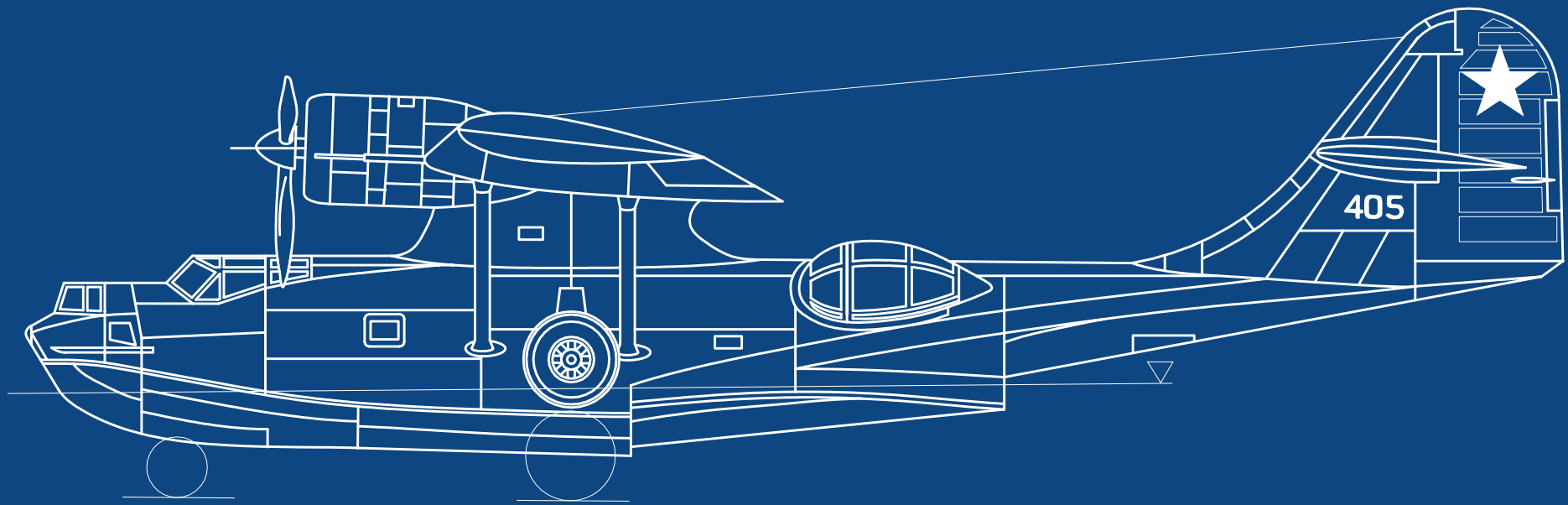


Imagen PBY-5A numeral 405 FACH
Foto tratada y colorizada con IA



AGRADECIMIENTOS

La realización de esta obra ha sido posible gracias al valioso apoyo y colaboración del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, institución que resguarda en sus dependencias al “Manutara”, heredero del "405". Expreso un especial reconocimiento a su director, Pedro Nadeau, así como a todo su equipo, por su excelente disposición y respaldo.

Del mismo modo, agradezco especialmente a Danilo Villarroel, quien generosamente facilitó información, proveniente tanto de su magnífica monografía dedicada a los Catalina de la Fuerza Aérea de Chile como de sus archivos y buena memoria. Su monografía del Catalina y del MNAE también, es un trabajo sobresaliente, que captura con rigor y sensibilidad la vida operativa y los detalles de estas notables aeronaves, y que sin duda merece el lugar destacado que ocupa dentro de la historiografía aeronáutica nacional.

Mi reconocimiento también para Álvaro Ortega por su fantástico aporte artístico y técnico, a Eduardo Neira por su contribución y arte, a Julio Arróspide, por su colaboración y por su iniciativa Aviation Art & History.

Finalmente, agradezco a mi hijo, Juan Andrés, por acompañarme en esta aventura, y a todos los emprendedores que, con su esfuerzo y dedicación, contribuyen a fortalecer y proyectar nuestro pasatiempo de construcción de maquetas a escala.

PRESENTACIÓN

La construcción de una maqueta a escala puede abordarse, en lo esencial, a partir de un par de fotografías de referencia y una buena dosis de entusiasmo. Sin embargo, en numerosas ocasiones resulta imprescindible contar con un conjunto más amplio y detallado de imágenes que permita resolver dudas y afinar decisiones a lo largo del proceso de construcción.

Esta necesidad se vuelve aún más evidente cuando el diseño propuesto por el fabricante no coincide plenamente con la versión específica que se desea representar, situación particularmente frecuente al trabajar con material de las Fuerzas Armadas de Chile, y que, con toda seguridad, también se replica en otras realidades con sus propias particularidades.

Desde hace tiempo existía la intención de desarrollar un trabajo de estas características. La idea tomó forma definitiva meses atrás, mientras construía un Vampire y enfrentaba la frustrante falta de información de detalle: aspectos que, aunque en algunos casos no fueran reproducibles a escala, resultaban fundamentales para comprender cabalmente la aeronave.

Con este propósito, tomé contacto con diversas instituciones, entre ellas el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio, con el fin de explorar la viabilidad del proyecto. Tras un proceso breve pero fructífero, hoy esta iniciativa se materializa, centrada en una aeronave majestuosa, cargada de historia propia y, a la vez, heredera del legado del Catalina 405 “Manutara”.

La recordada epopeya del 20 de enero de 1951, protagonizada por esta aeronave, constituye uno de los hitos más significativos en la trayectoria de este noble avión dentro de la Fuerza Aérea de Chile. No obstante, este trabajo no pretende ser una recopilación histórica exhaustiva. Para quienes deseen profundizar en la materia, resulta especialmente recomendable la monografía de Danilo Villarroel y del MNAE dedicada al Catalina, disponible en formato PDF de descarga gratuita. A ello se suman las publicaciones de Julio Arróspide, Aviation Art & History y las Ediciones Multimodel del recordado Sergio Pulgar, donde el lector encontrará antecedentes y elementos que permiten conformar un panorama más completo sobre las operaciones y la historia de esta emblemática aeronave.

El presente trabajo corresponde, en esencia, a una recopilación fotográfica orientada a cultores del modelismo a escala que deseen abordar la construcción del “405” actualmente en exhibición. Cabe señalar que el ejemplar expuesto en el MNAE no corresponde al 405 original, sino a un PBY Catalina distinto, cuya célula fue donada por Aeroservicios Parragué y posteriormente sometida a una extensa restauración. El avión original, lamentablemente, se perdió en un accidente en el Lago Peñuelas, con trágicas consecuencias para toda su tripulación.

A ellos va dirigido nuestro homenaje y reconocimiento: a quienes entregaron sus vidas al servicio del país, en una época en que volar era, sin duda, mucho más que una aventura.

VUELO DEL MANUTARA

20 Enero de 1951

Retrato de Roberto Parragué Singer.

Logotipo creado para la ocasión el cual fue pintado en el avión.

Si unir en vuelo Chile continental con Rapa Nui era una extendida aspiración entre la oficialidad de la Fuerza Aérea de Chile, el Capitán de Bandada, Roberto Parragué Singer lo había transformado en una meta personal. Durante 1950 planificó todo lo necesario para efectuar esta misión, buscando el indispensable apoyo de sus superiores y de las autoridades.

Una vez obtenidas las autorizaciones, y el apoyo personal del Presidente de la República Don Gabriel González Videla, el Capitán Parragué aceleró los preparativos y planificación, escogiendo el avión adecuado, los tripulantes, y efectuando

VUELO DEL MANUTARA

20 Enero de 1951

Manutara en preparación.

Despegue del Manutara.

Parragué saludando al público.

los cálculos de navegación. La aeronave escogida fue el anfibio Consolidated OA-10 Catalina N° 405, y la tripulación estaría compuesta por el Capitán Parragué, los Tenientes 2° Alfredo Aguilar Cerón y José Núñez Rousseau, el Subteniente Sabino Poblete Alay, el Sargento 1° Gilberto Carroza, el Sargento 2° Héctor López Celedón, y los cabos José Campos y Mario Riquelme. A ellos se uniría en calidad de Comandante de la aeronave, el Comandante de Grupo Horacio Barrientos Cofré, superior directo de Parragué.

VUELO DEL MANUTARA

20 Enero de 1951

Manutara en Rapa Nui.

Lugareños posando frente al avión.

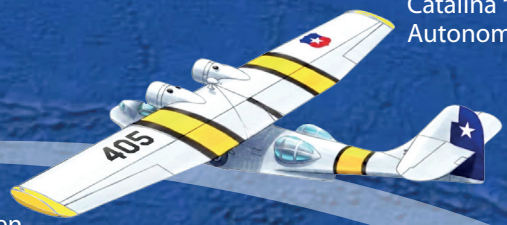
Homenaje al Manutara.

La travesía se emprendió desde el Aeródromo de La Florida, en La Serena, ciudad natal del Presidente, al atardecer del 19 de enero de 1951, y tras 19 horas y 22 minutos de vuelo el avión bautizado Manu Tara arribó a Rapa Nui. Se cumplía así un objetivo de importancia estratégica, política y de prestigio, pues se afianzaba la soberanía nacional en Rapa Nui, se exploraban nuevas rutas aéreas, y se demostraba la capacidad del personal de la Fuerza Aérea de Chile. A la vez, se lograba efectuar el vuelo antes que el aviador australiano Patrick Taylor, quien esperaba unir Australia con Chile, con escalas en Tahiti y Rapa Nui.

EL VUELO

"Manu-tara"

RAPA NUI



Catalina "**405**"
Autonomía 4.000 kms.

Aeródromo La Florida, La Serena: 25.000 ciudadanos, incluyendo al Presidente de la República, Gabriel González Videla, despiden al "405" en su vuelo a Rapa Nui.

20 de enero 1951 14:42 hrs.
Mataveri, Rapa Nui

3.750 Kms. en
19 hrs. y 22 minutos

Vapor MN "Allipén", trasladó previamente a Rapa Nui a personal de mantenimiento y combustible para dar soporte a la misión una vez arribara el "405"

Fragata Covadonga, Armada de Chile
Ubicada a mitad de ruta, sirviendo de relay de comunicaciones y soporte logístico.

Pasada medianoche del 19 de enero, Catalina "405" sufre el desperfecto de su radio compás, obligado a navegar sólo con ayuda astronómica

Catalina "**406**" queda en Alerta en La Serena

Tripulación
Primer piloto: capitán de bandada Roberto Parragué Singer
Segundo piloto: teniente 2° Alfredo Aguilar Cerón
Tercer piloto: teniente 2° José Núñez Rousseau
Cuarto piloto: subteniente Sabino Poblete Alay
Mecánico: sargento 1° José Gilberto Carroza
Mecánico: sargento 1° Héctor López Celedón
Radioperador: cabo Mario Rodríguez
Radioperador: cabo René Campos Figueroa

Comandante de la aeronave: comandante de la Base Aeronaval de Quintero, comandante de Grupo Horacio Barrientos Cofré.

19 de enero 1951 19:20 hrs
Aeródromo La Florida, La Serena
IV región

@Janunez2026

Catalina 405 en la dársena de Hanga Piko (molo), Rapa Nui, inicio del retiro de hélices y motores por parte de la tripulación y técnicos. El avión desarmado sería retornado a la Base de Quintero en barco. Foto original tomada de Editorial Manutara, tratada digitalmente.

LINEA DE TIEMPO

PBY-5A

- Patrol
- Boat
- Código Consolidated
- Modelo/ Versión

OA-10

- Amphibian
- Observation

Pájaro de la Suerte

PBY-5A
CV-304 FACH N°405
Vuelo a Rapa Nui, despegando desde aeródromo la Florida de La Serena, al mando del CAP Parragué
20 enero 1951

OA-10A-VI
CV-304
44-33868
Adquirido por la FACH
noviembre 1947

FACH 405 a FACH 560
La Fuerza Aérea cambia la matrícula del "405" pasando ahora a ser el "560"
marzo 1957

Canadian Vickers

1940 | 1945 | 1949 | 1950 | 1955

Matrícula civil N-62043

Matrícula civil N°520

Canadian Vickers

OA-10A-VI
CV-520
44-34009
1944

CV-520
Baja del servicio USAAF
4 diciembre 1947

CV-520
Vendido a Canadian Marconi
1954

Destinado a la 7ma. Fuerza Aérea
USAAF
Oahu, Hawaii
3 marzo 1945

Canadian Vickers + Número de casco ← CV-520 44-34009 → Año de fabricación + Serial asignado por la USAAF

Ambas aeronaves fueron fabricadas por Canadian Vickers el año 1944, como parte del lote de 230 unidades que construyó esta compañía canadiense, ambos bajo la denominación OA-10-VI. En el caso del avión que realizó el vuelo a Rapa Nui en 1951, fue adquirido por la FACH, usado, tras ser dado de baja por la USAAF e incorporado a la institución con el numeral 405 en 1947.
Por otro lado, en 1973, tres células de Catalina, que la Armada francesa había dejado en Tahití, fueron donadas a ASPAR, uno de ellos, el CV-520, es el actual Manu-Tara en exhibición en el MNAE, aeronave restaurada por el museo.

CONSOLIDATED PBY CATALINA

Accidente del “560” Manu Tara en el Lago Peñuelas, perece toda su tripulación (6) y pérdida total de la aeronave
15 de junio 1961

PBY-5A
CV-304 FACH ahora N°560
2do. vuelo a Rapa Nui, ahora con matrícula 560 despegando desde Los Cerrillos al mando del Crl. Parragué Manutara II
29 de enero 1959

BOTE VOLADOR
AERONAVE SIN TREN DE ATERRIZAJE. AMARIZAJES Y DESPEGUES SOBRE EL AGUA

AVIÓN ANFIBIO
AERONAVE CON TREN DE ATERRIZAJE. DESPEGUES Y ATERRIZAJE SOBRE EL AGUA Y EN PISTAS

1959 | 1960 | 1969 | 71-79 | 80-89 | 90-99 | 00-09 | 10-19 | 20-29

Matr. F-WMKR MM N°20

PBY-5A CC-CDU/CC-CGY

CV-520
Vendido a la empresa francesa Union de Transports Aeriens (UTA). Vendido luego a la Marine Nationale francesa
1964

CV-520
Retirado del servicio y estacionado en Tahití junto a dos células más
1971

Tres Catalinas, el CV-520 entre ellos, dejados por la Marine Nationale francesa en Tahití, son donados a la Empresa de Aeronavegación Parragué e Hijos Ltda. (ASPAR)
1973

ASPAR Dona la célula CV-520 al MNAE
1995

Inicio restauración CV-520 como “405”
2004

Fin restauración CV-520 como “405”
2005

MNAE CHILE

Manutara
Onychoprion lunatus
Gaviotín Pascuense

@Janunez2026

INICIO
DE LA RESTAURACIÓN

15 meses de trabajo
40.000 hrs./hombre.

Fuente de imágenes: aircraftrainbows.com - Sr. Michel Ancieux

Catalina CC-CDU/CC-CGY que fuera donado por el General (R) Roberto Parragué S.
Imagen: Monografía Catalina - Danilo Villarroel/MNAE

Uno de los tres ejemplares de Catalina donados a ASPAR en 1973, fotografiado por el Sr. Michel Ancieux en el Aeropuerto Los Cerrillos, en dependencias de Aeroservicios Parragué Ltda., años antes de su donación al MNAE.
Esta es la célula (CV-520) matrícula CC-CDU ex casco nro. 20 de la Marine Nationale Francaise.
Los tres hidroaviones donados fueron embarcados en el carguero chileno Buque Andino en agosto de 1973 para su viaje al puerto de Valparaíso, Chile, y luego remolcados por mar a Quintero, poco antes del 11 de septiembre de 1973. Después de revisiones y reparaciones necesarias por problemas de corrosión, fueron entregados a Santiago, volando desde la base de Quintero: CC-CDS, ex-F-YEIC, en abril de 1974; CC-CDU, ex-F-YCHA, en octubre (realizando así su único vuelo en Chile antes de ser utilizado como fuente de repuestos debido a la corrosión significativa).
Fuente: AircraftRainbows.com
El CC-CDU fue canibalizado para mantener la operatividad de las otras aeronaves Catalina de la empresa Parragué, siendo luego donado al MNAE. Fue restaurado como Catalina FACH 405 Manutara, que hoy ud. puede visitar y ver en el museo; el proyecto tomó 15 meses de trabajo y requirió 40.000 hrs./hombre.

Esta bella imagen, aunque no está vinculada al "405" del MNAE, quiere expresar un sencillo pero sincero homenaje a un hombre visionario, Gral. Roberto Parragué, cuya vida estuvo marcada por la perseverancia.

Más allá de su histórico vuelo a Rapa Nui el 20 de enero de 1951, en los mandos del FACH 405, él supo también materializar sus sueños, emprendiendo y construyendo su propio camino.

La foto muestra uno de los Catalina Canso, matrícula CC-CCS, operado por Aeroservicio Parragué Ltda. Esta aeronave, numeral 34, fue vendida a Australia y rematriculada como VH-PBZ.

(imagen autoría de Mr. Ron Mak)

RECON

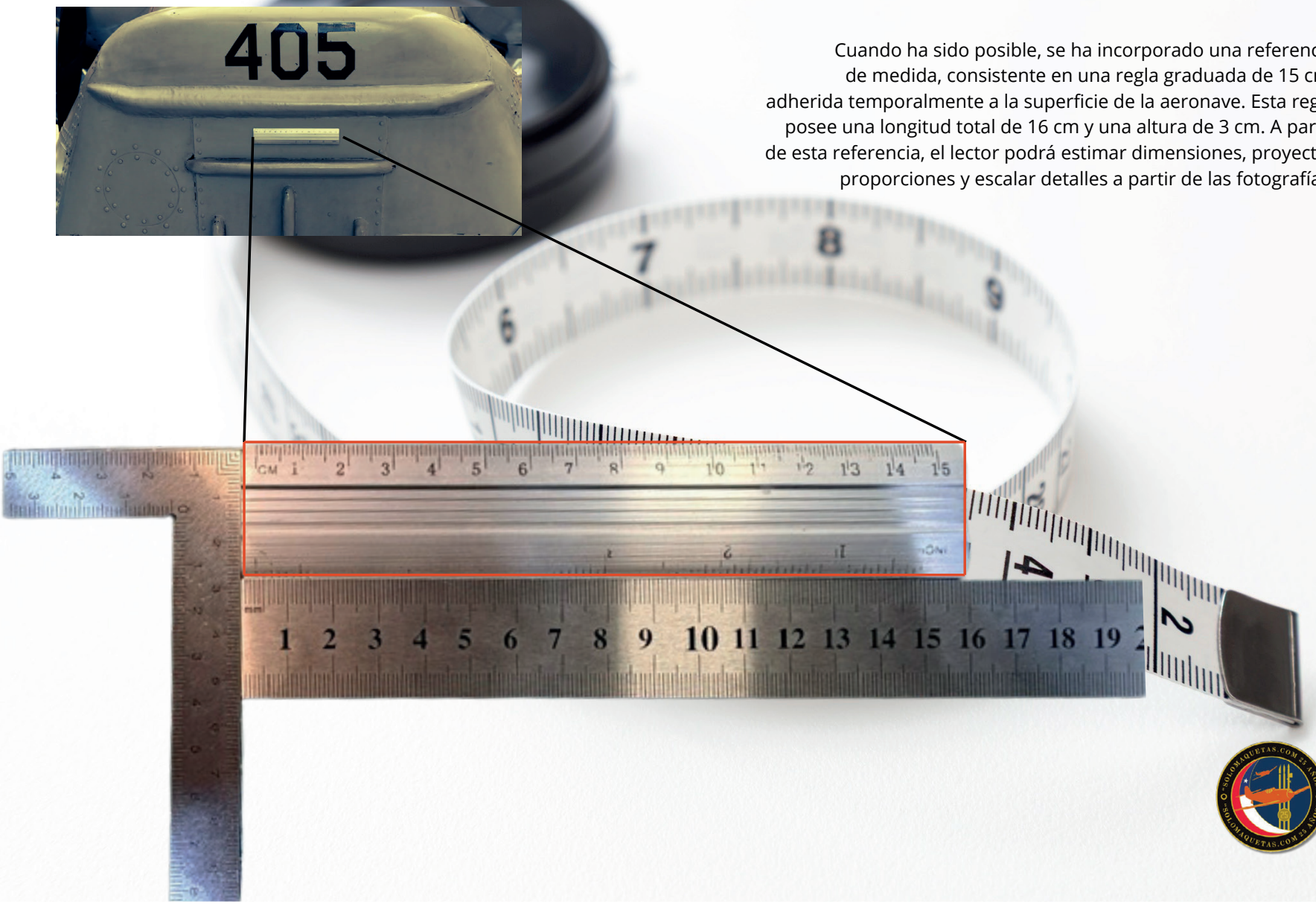
Este es el nombre de la serie de publicaciones que iniciamos ahora, una remembranza de la palabra RECONOCIMIENTO, que intenta transmitir la esencia de su contenido, capturar evidencia fotográfica acerca de máquinas, para que los cultores del modelismo a escala puedan reproducirlas.

Ud. puede descargar gratuitamente este libro desde *https://www.solomaquetas.com*.

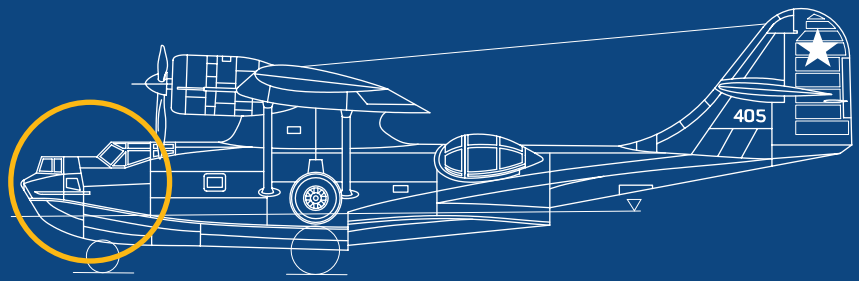
Difunda y comente esta publicación, ayúdenos a promover nuestro hobby y rescatar el patrimonio histórico militar, visite el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio y descubra parte de nuestra historia.

CONSOLIDATED PBY CATALINA

Cuando ha sido posible, se ha incorporado una referencia de medida, consistente en una regla graduada de 15 cm, adherida temporalmente a la superficie de la aeronave. Esta regla posee una longitud total de 16 cm y una altura de 3 cm. A partir de esta referencia, el lector podrá estimar dimensiones, proyectar proporciones y escalar detalles a partir de las fotografías.



PROA



PROA

405

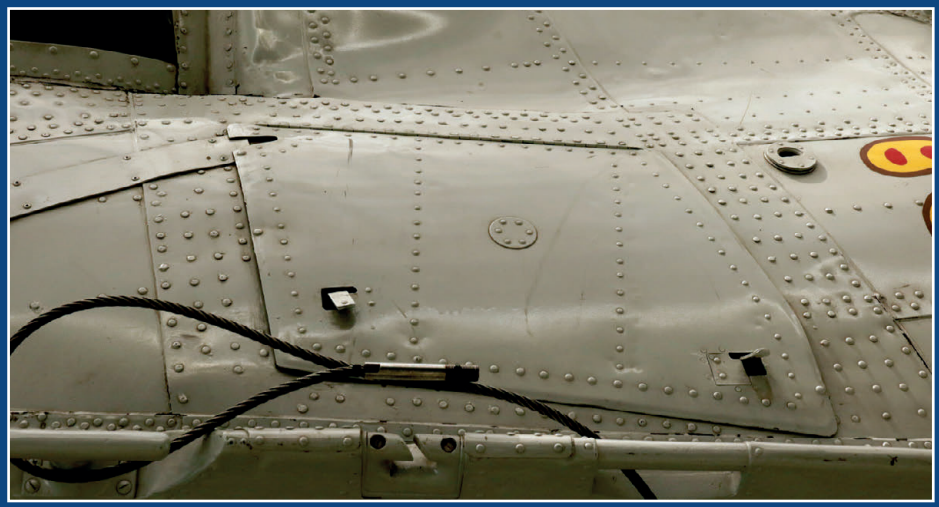
405

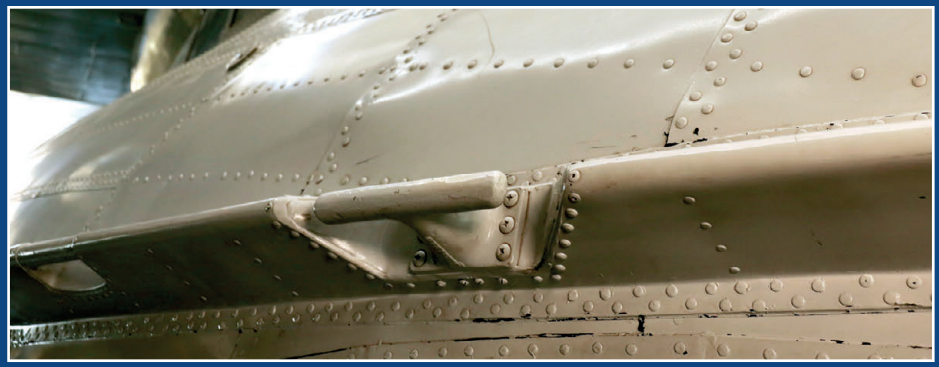
405

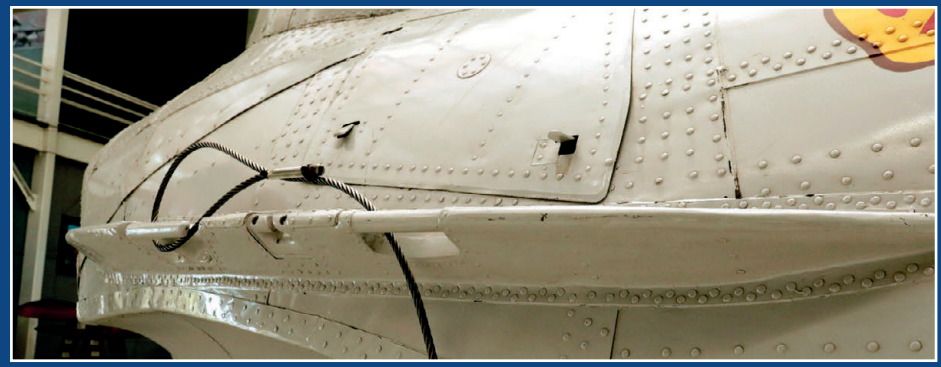
405

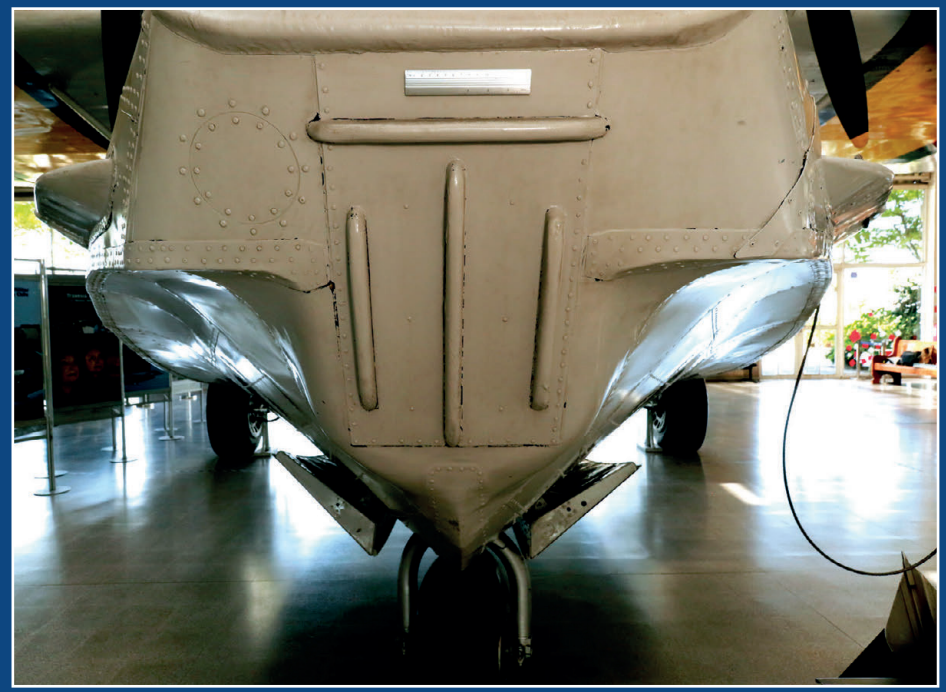
405

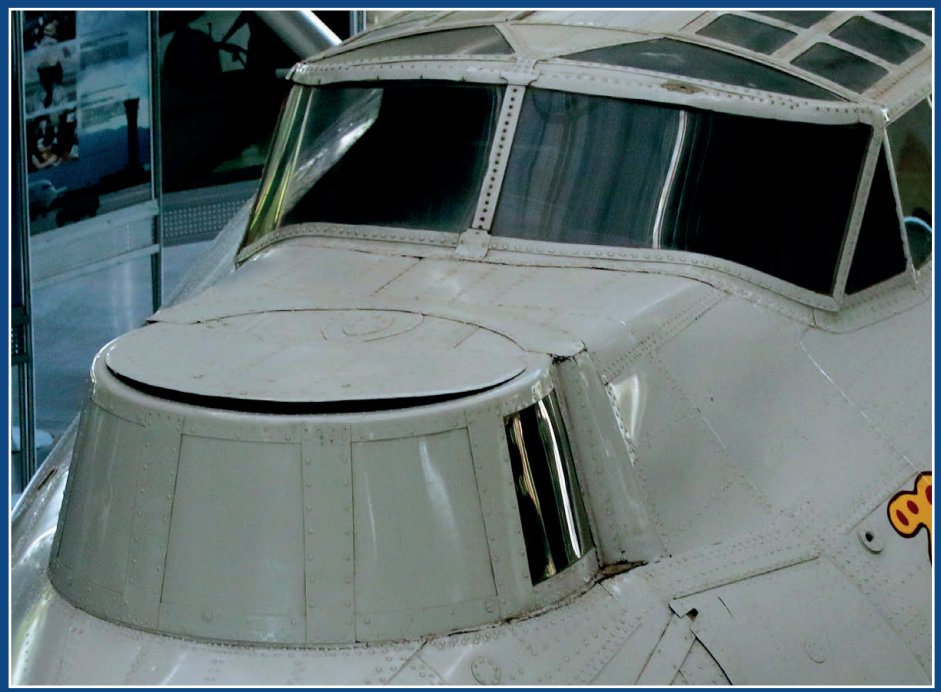
PROA

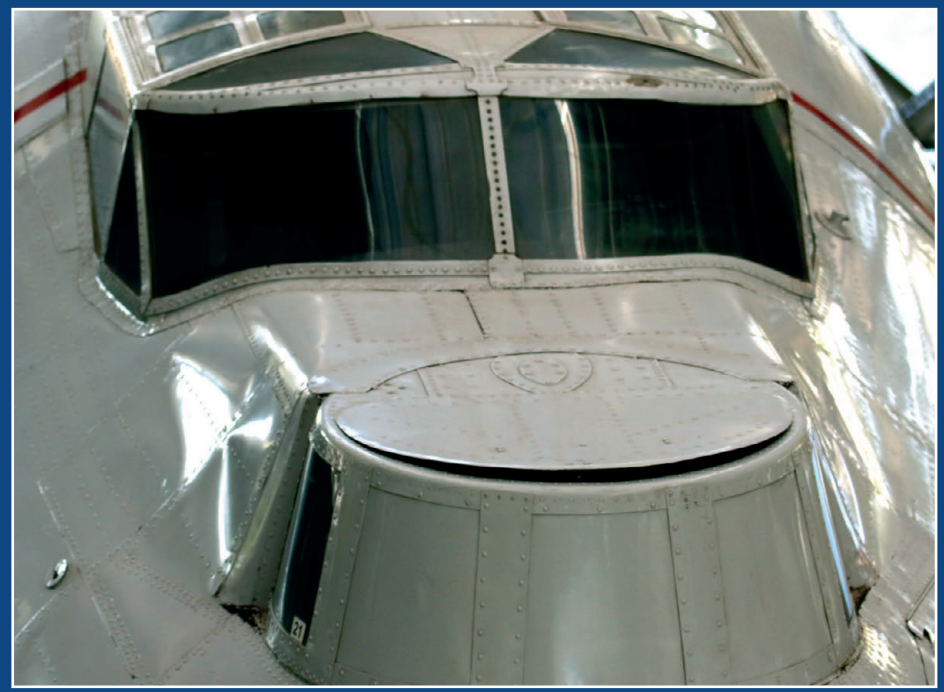




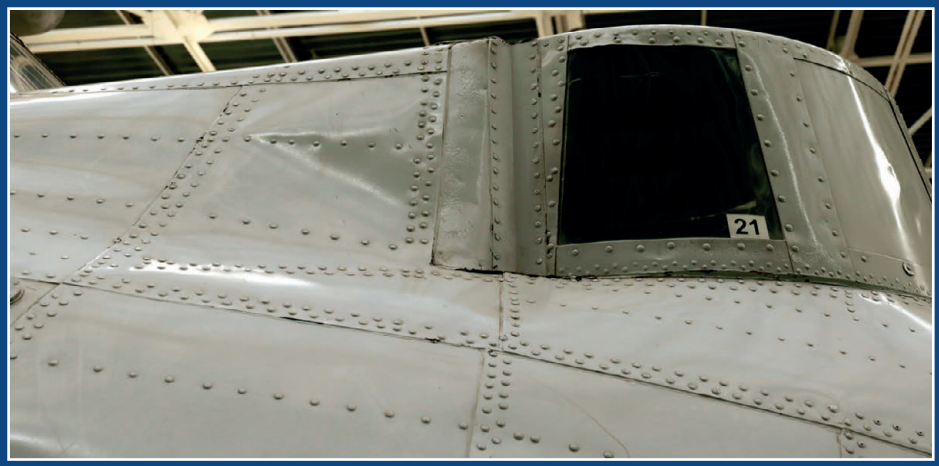


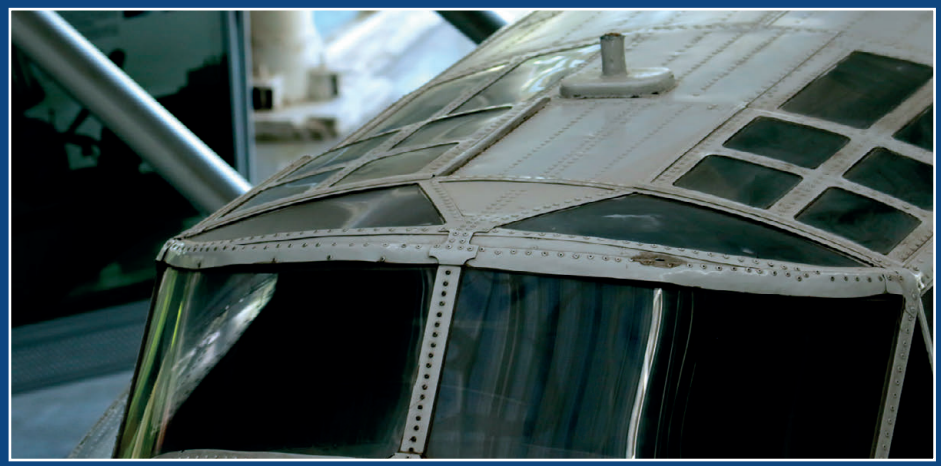






PROA

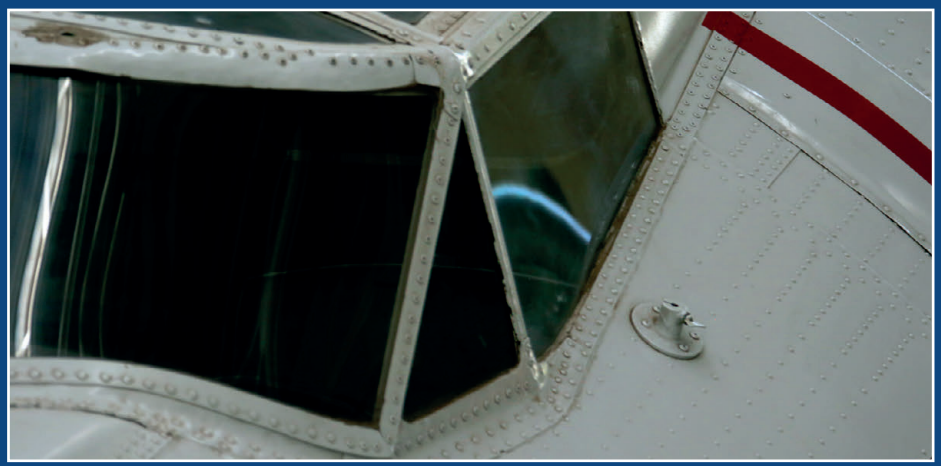




manu-tara

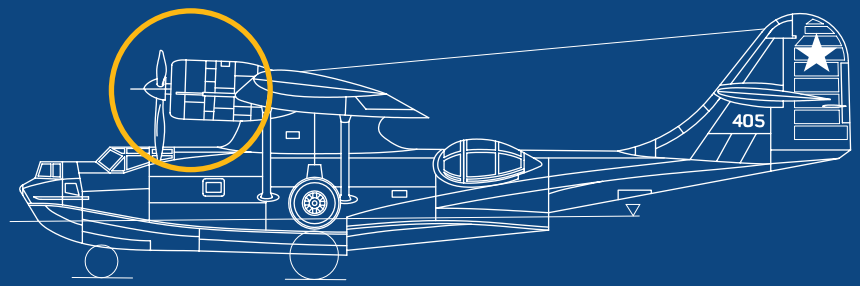
manu-tara

Travesia 2004
405
Manutara

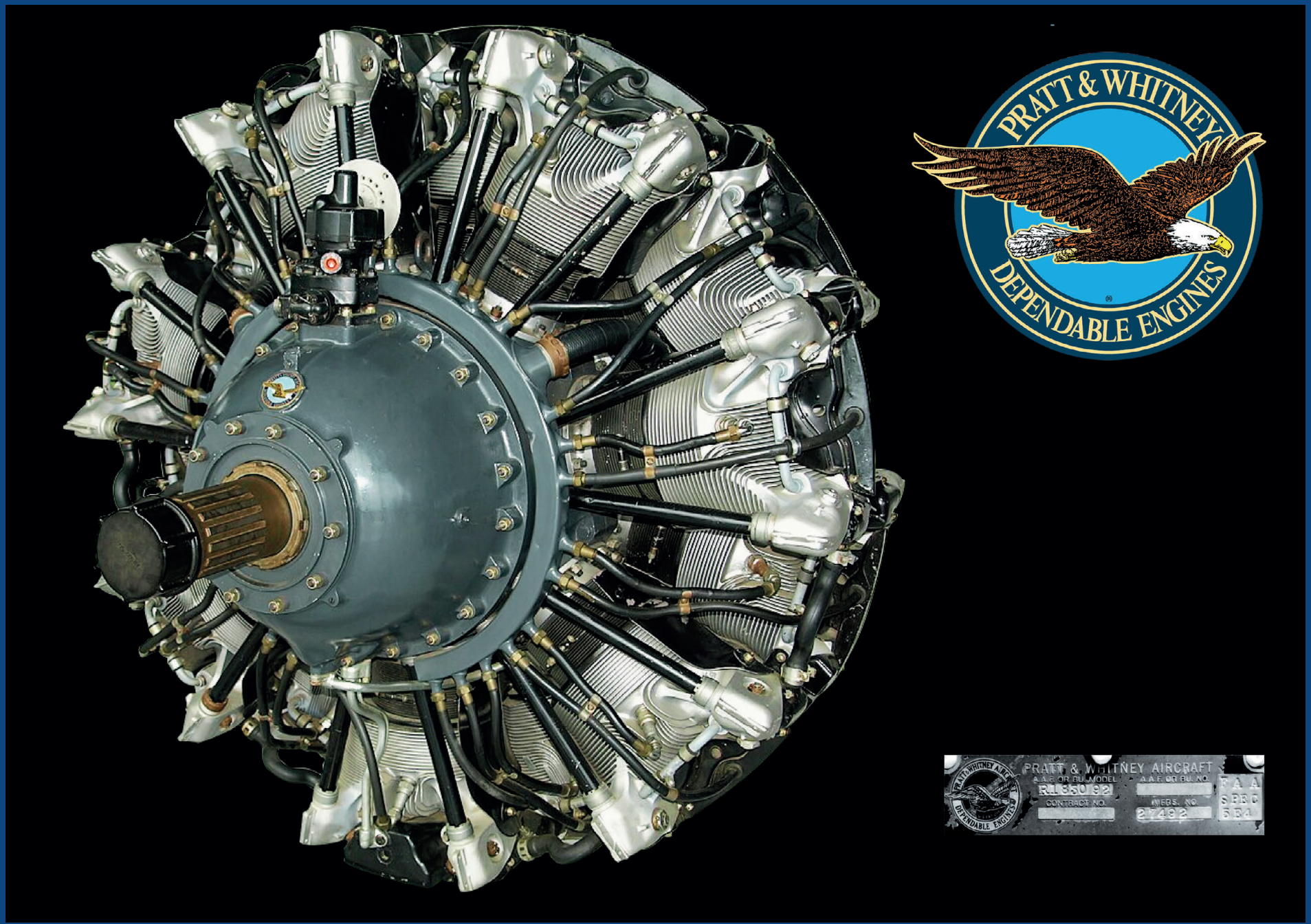


PROA

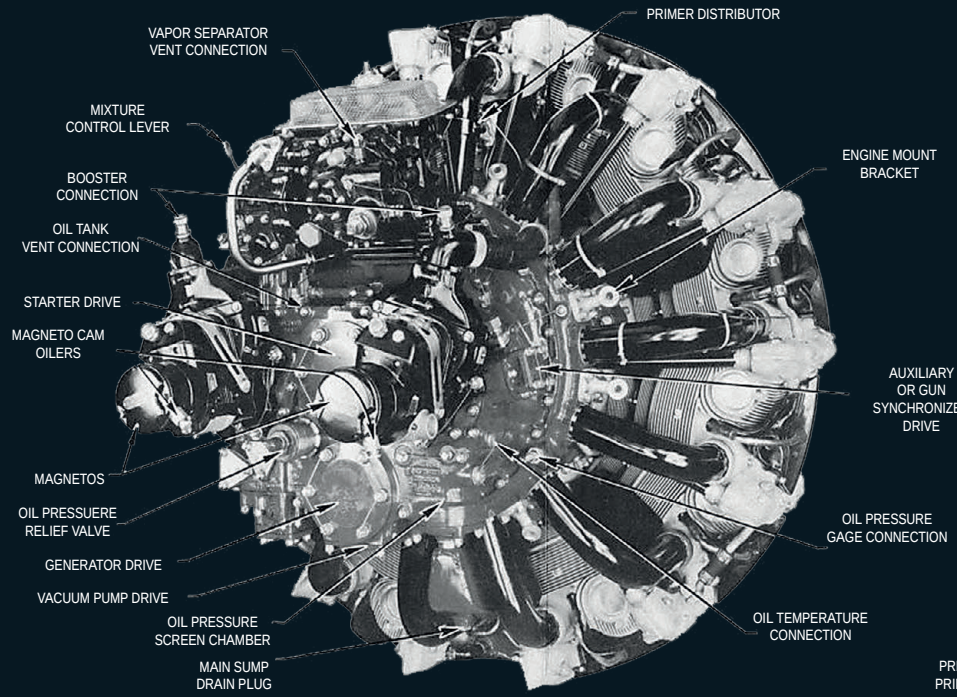
MOTORES



PRATT & WHITNEY
TWIN WASP R-1830-92 RADIAL ENGINE

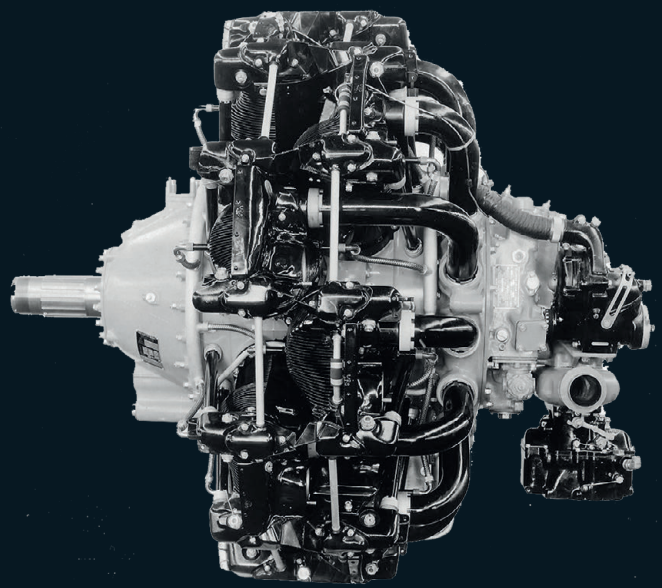


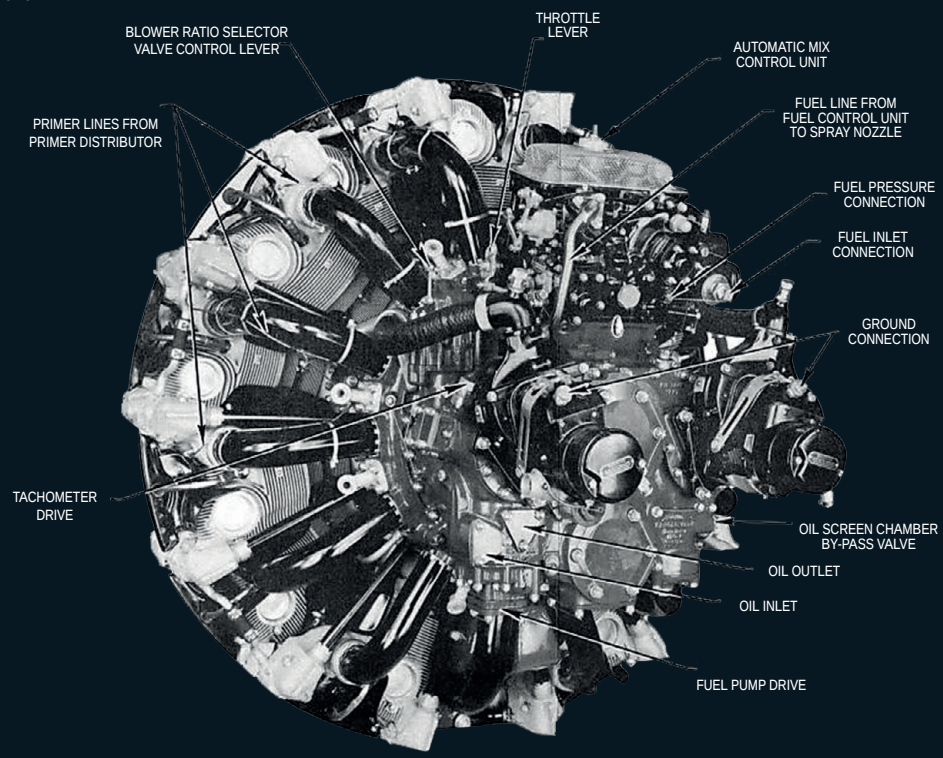
PRATT & WHITNEY
TWIN WASP R-1830-92 RADIAL ENGINE



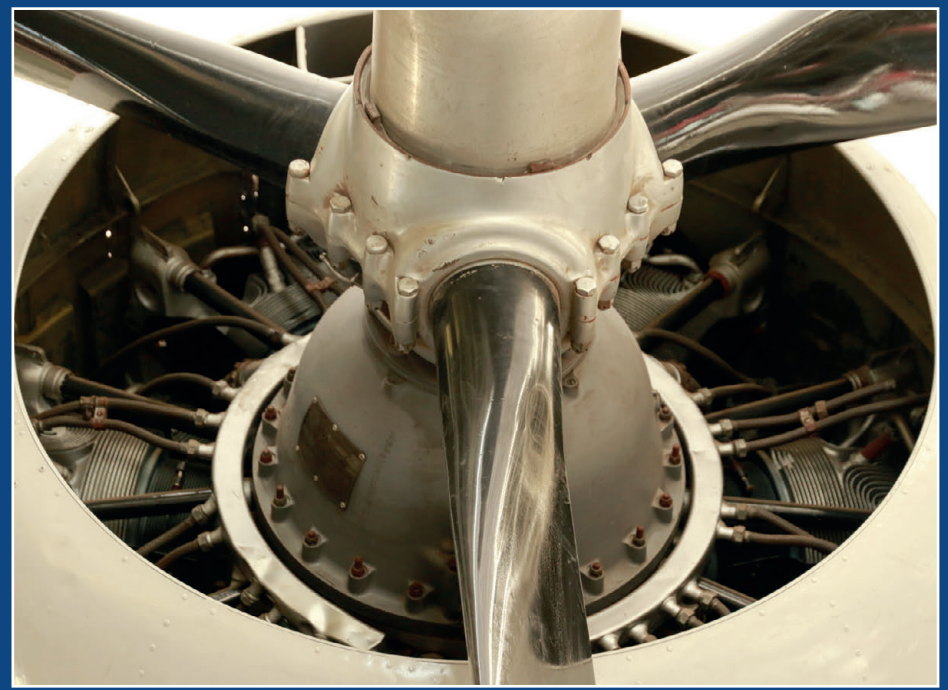
Características:
14 cilindros two-row
Air-cooled radial
Diámetro: 139.7 mm
Carrera: 139.7 mm
Desplazamiento: 30 l
Peso total: 567 Kg
Largo: 1.500 mm
Diametro: 1.220 mm

Performance:
Compresión: 6.7
Consumo combustible: 240gr/hp/hour
Consumo aceite: 8gr/hp/hour
Potencia: 1200 hp at 2700 rpm for take-off
Potencia: 700 hp at 2325 rpm cruise power



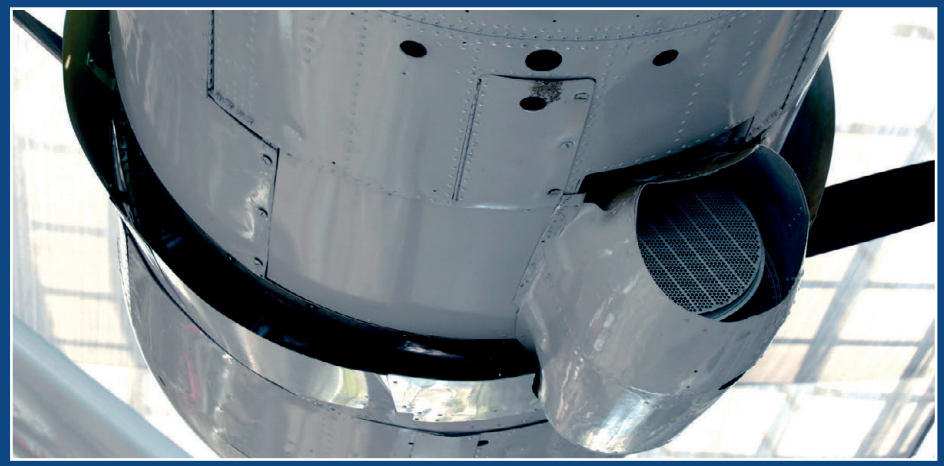


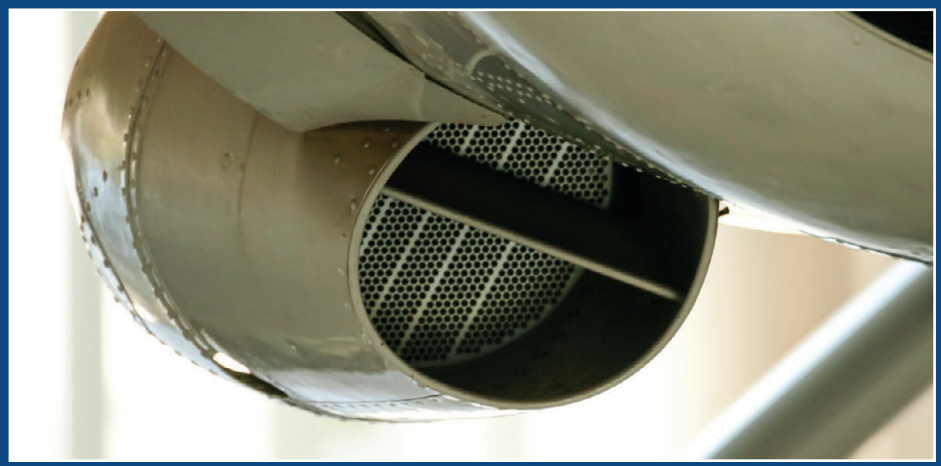
MOTORES

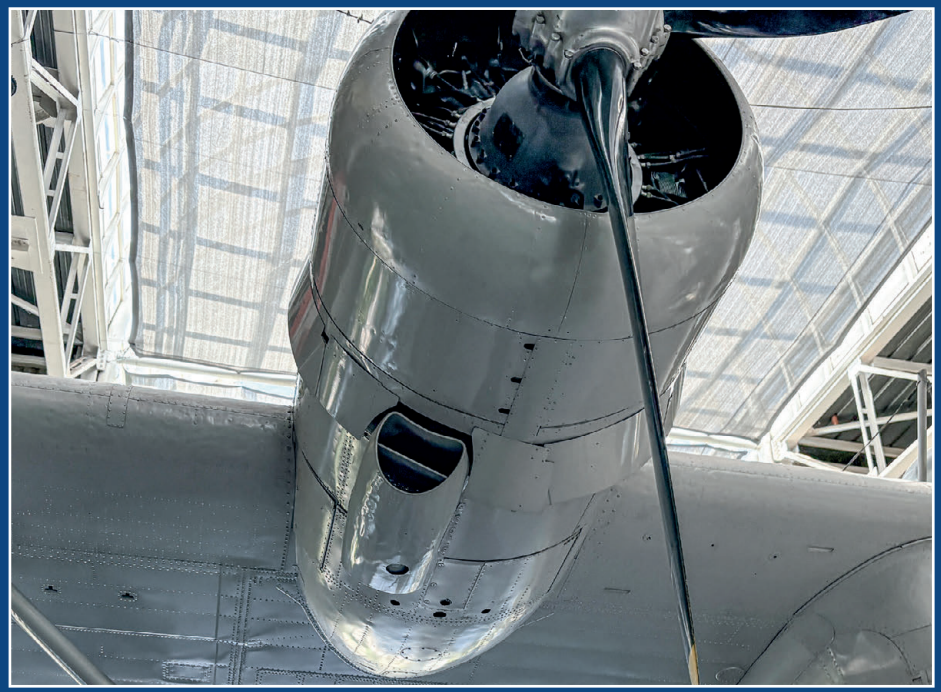


MOTORES

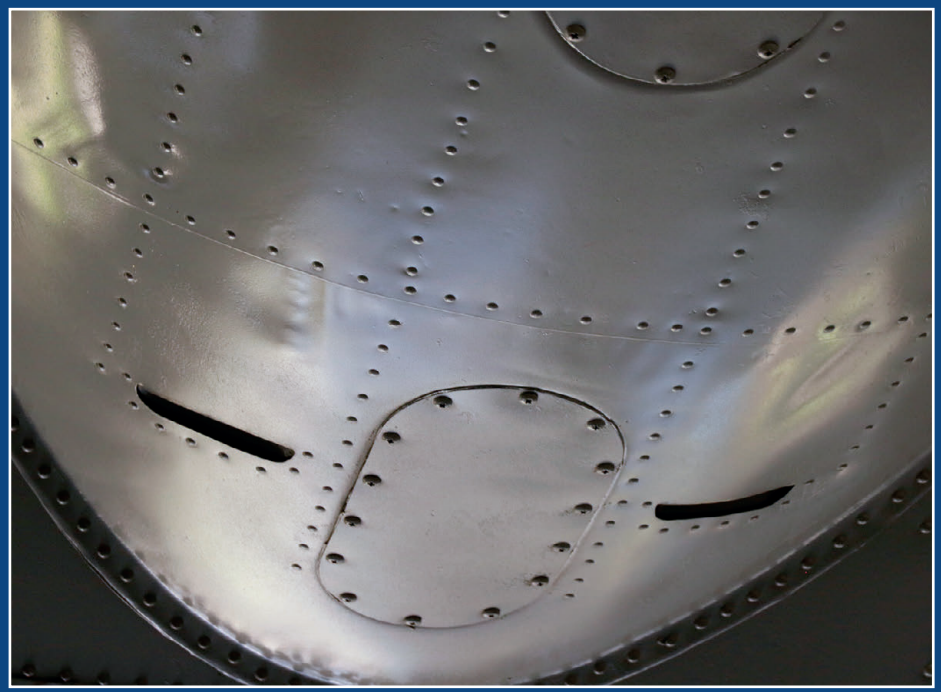
MOTORES

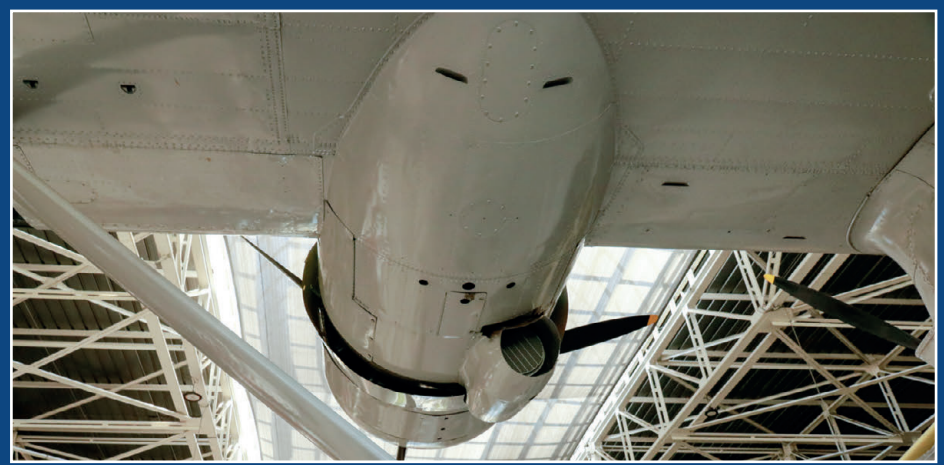




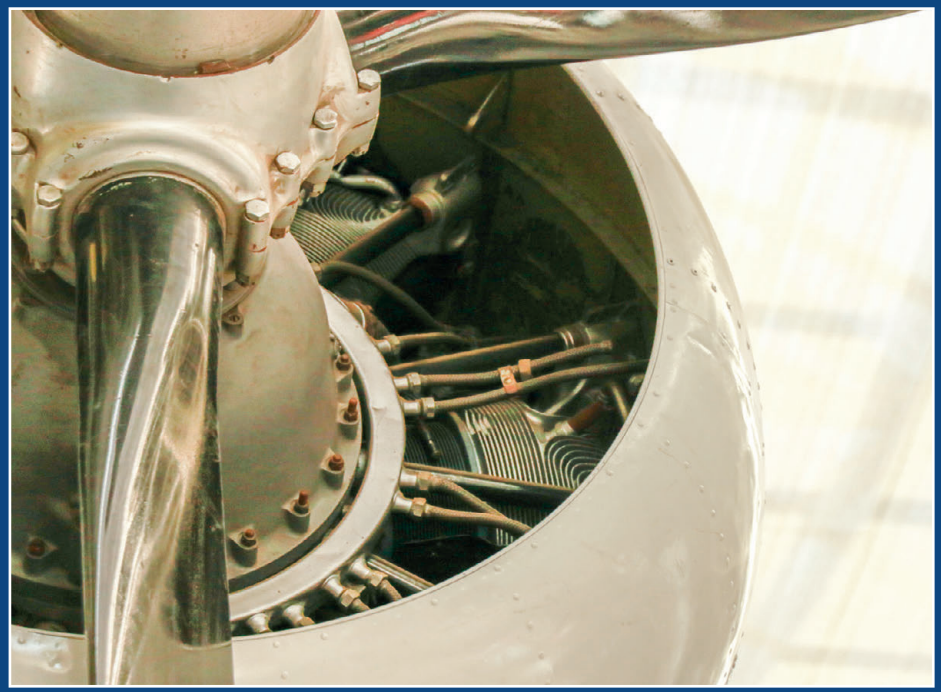


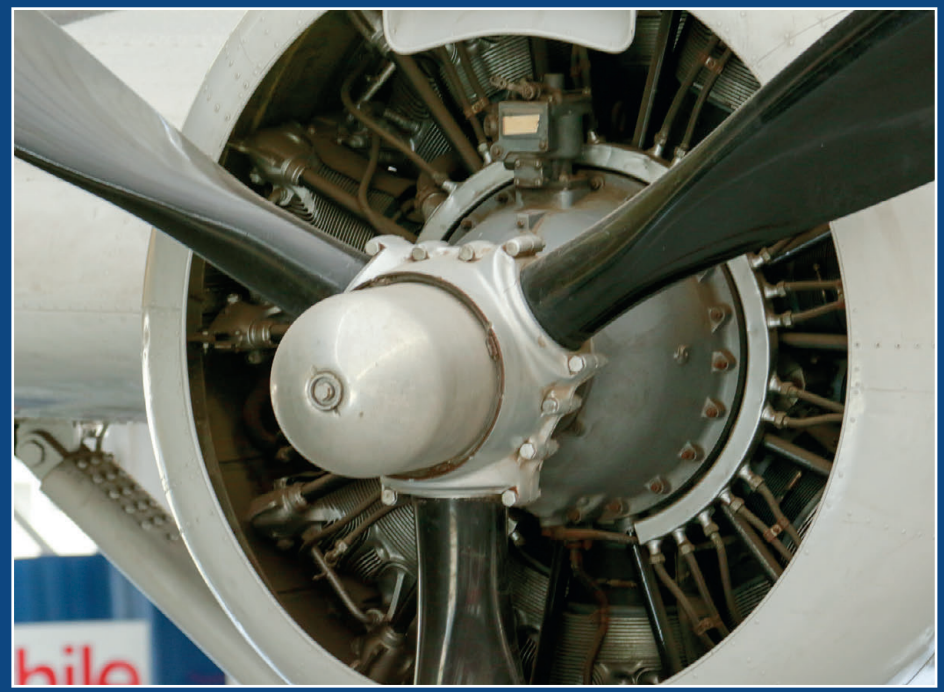
MOTORES

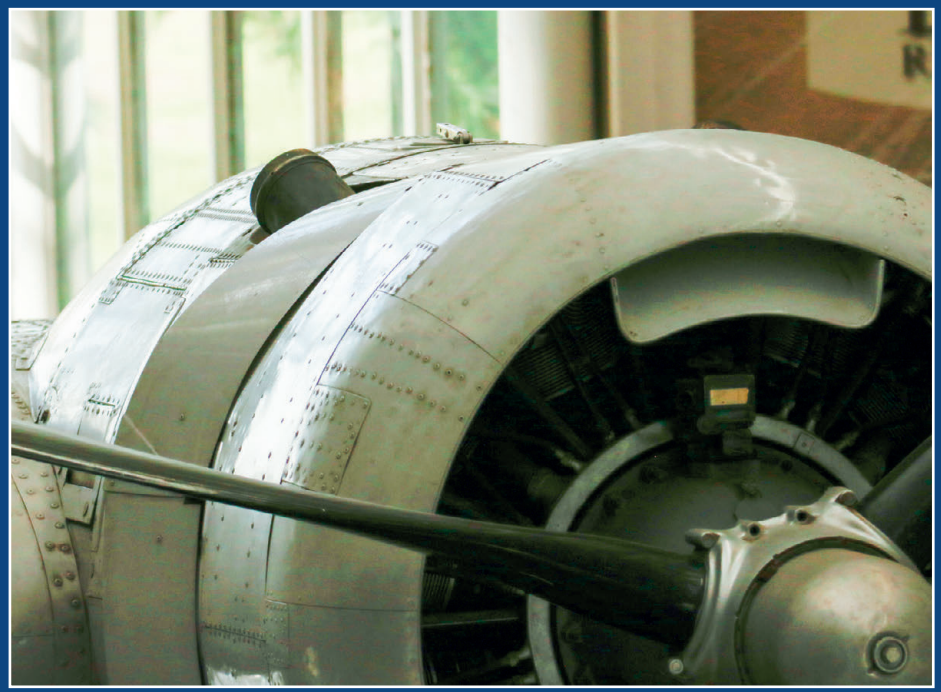


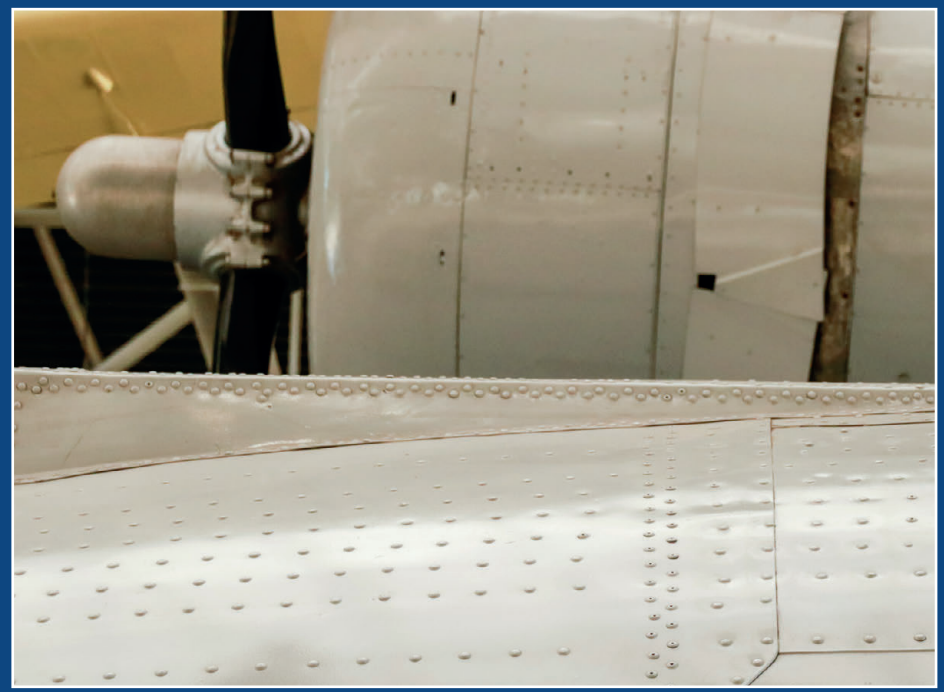


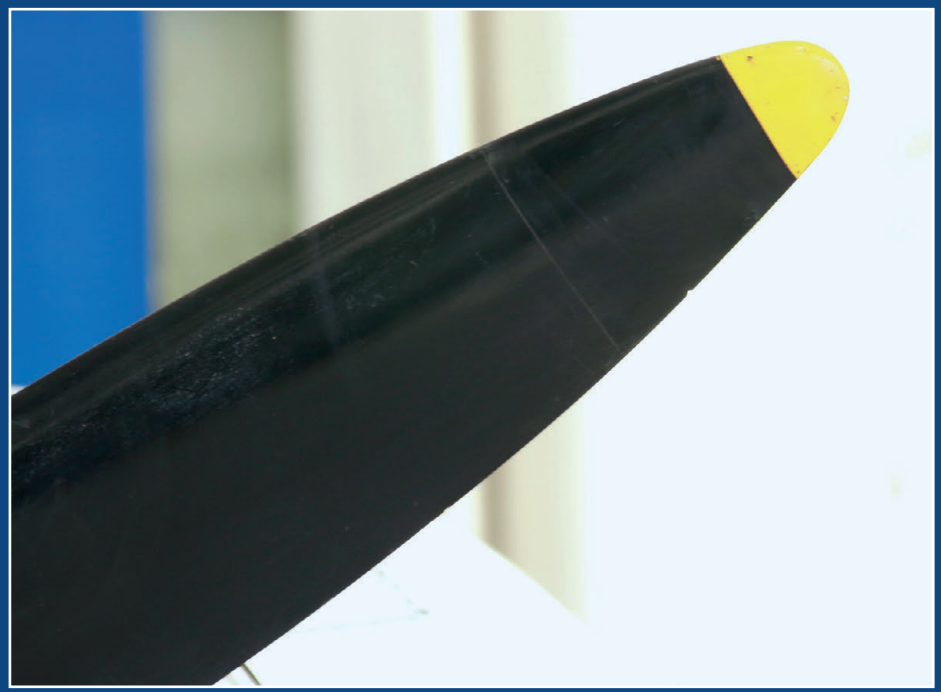
MOTORES

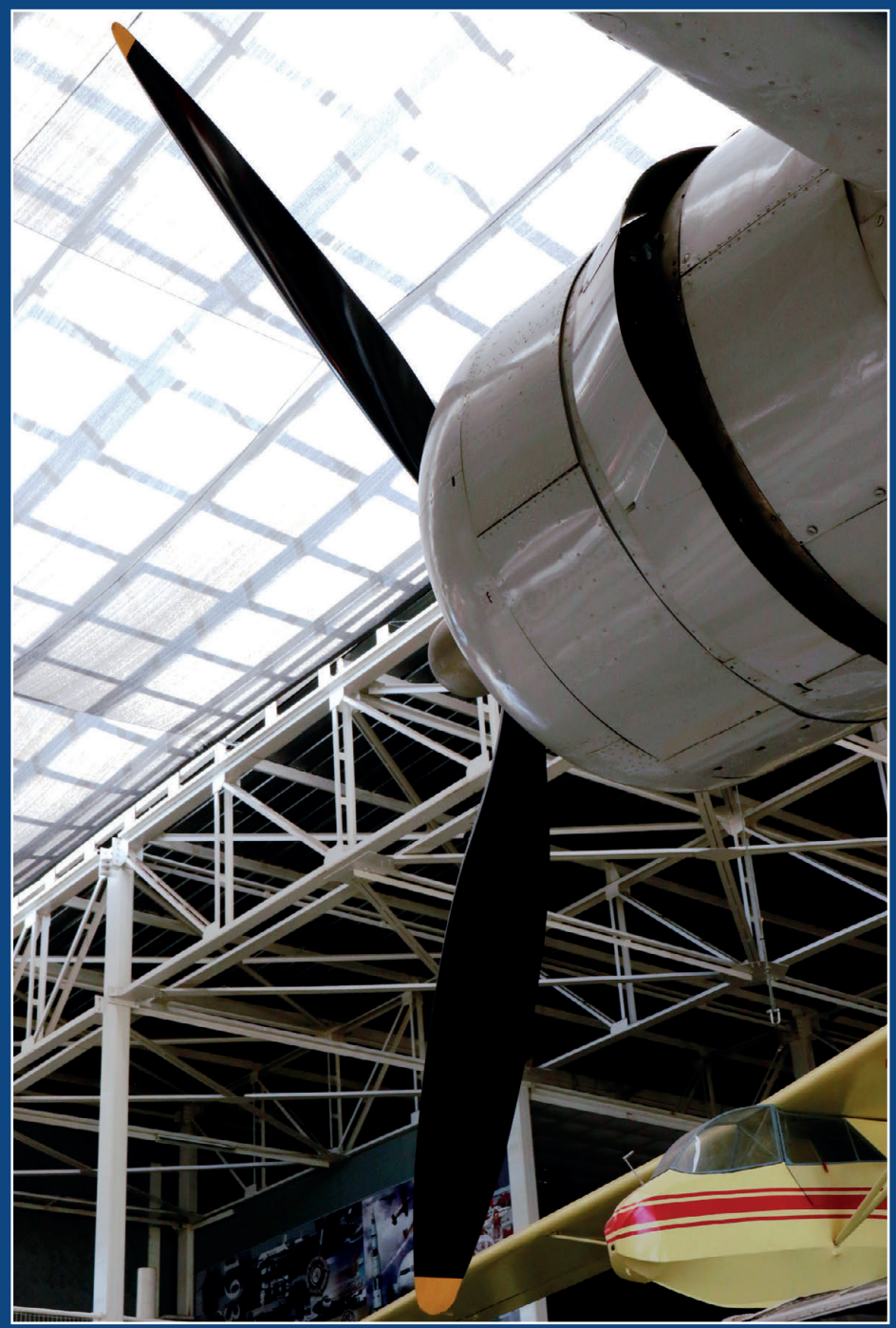




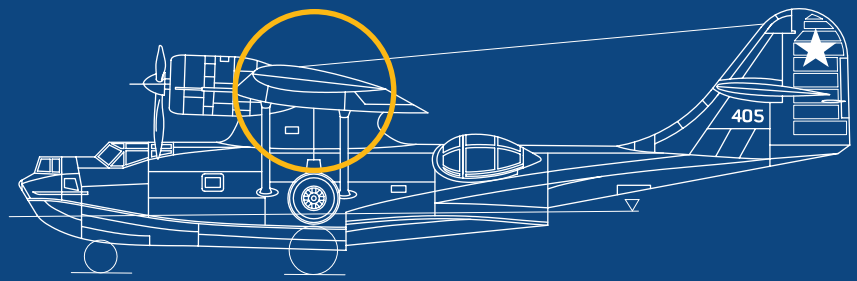


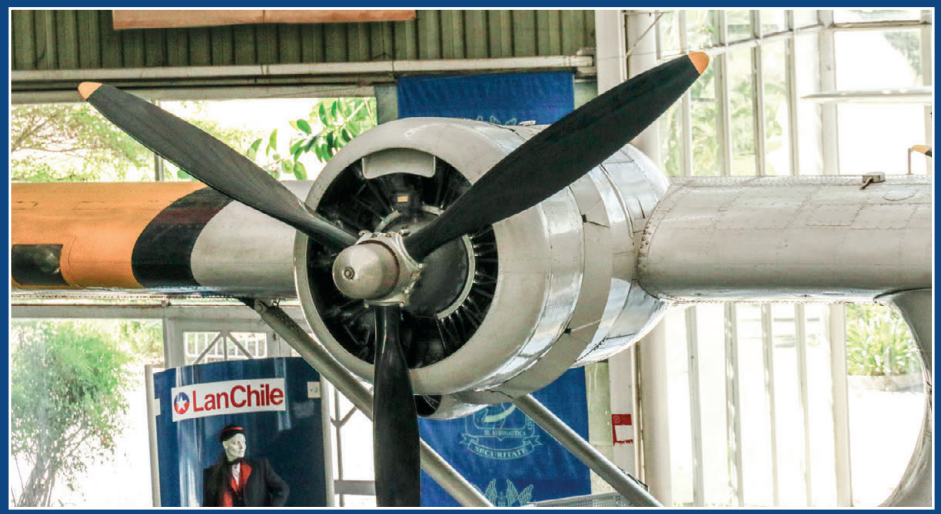


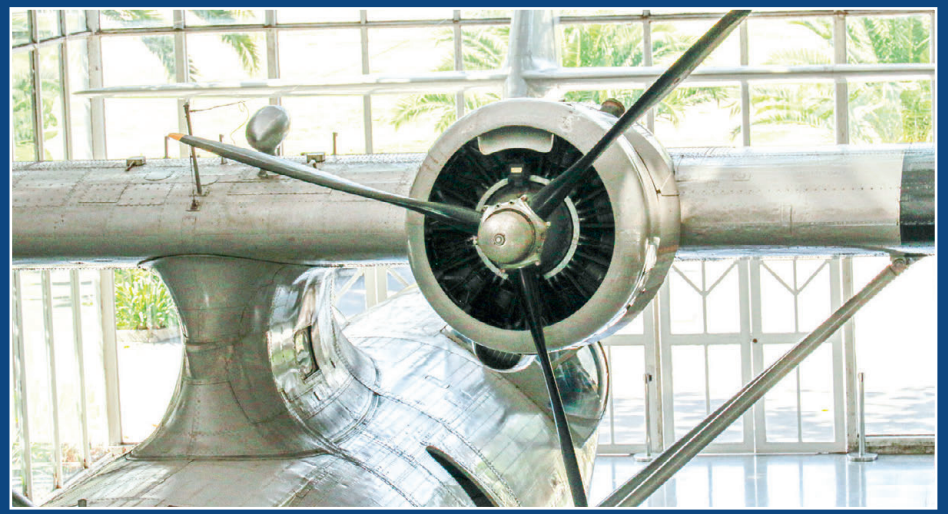


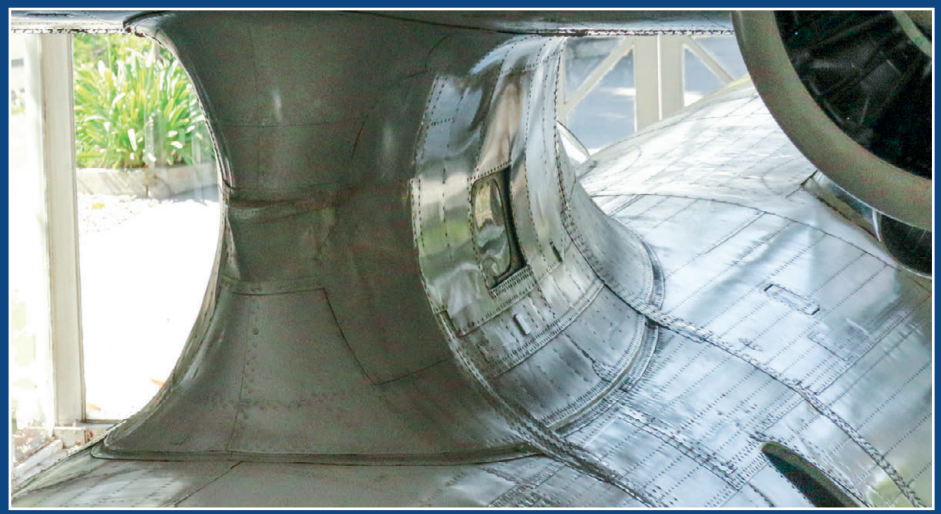


ALAS



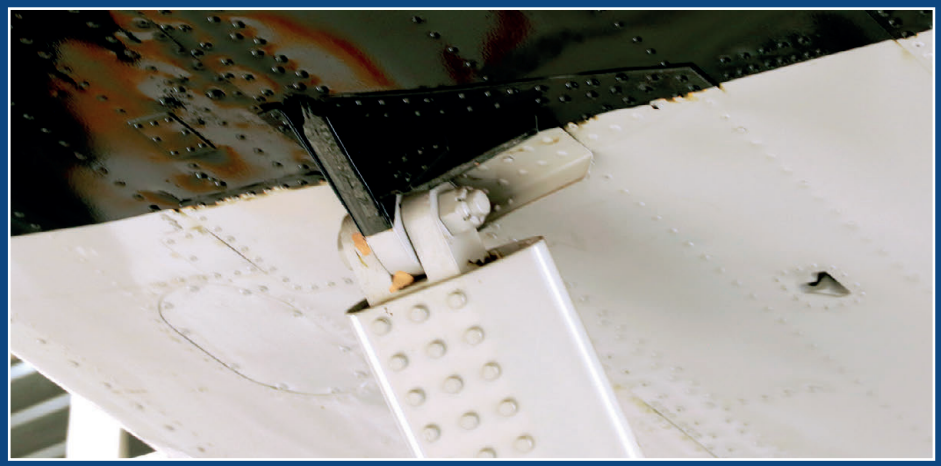


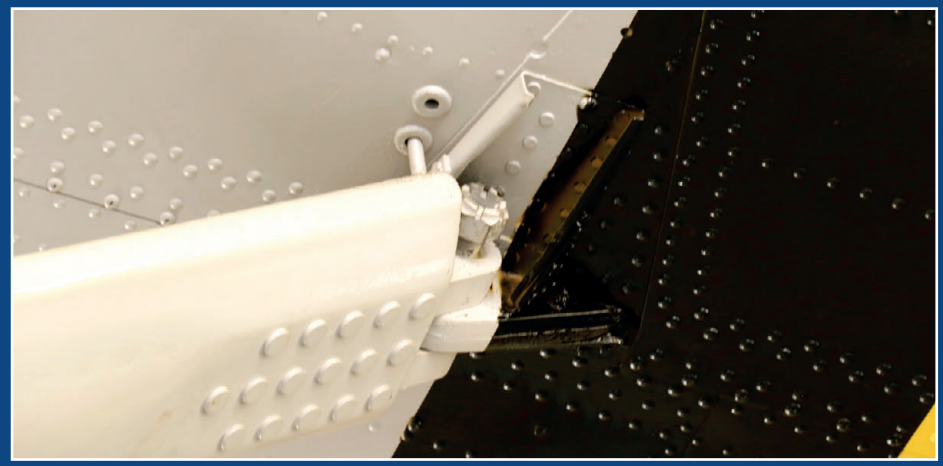


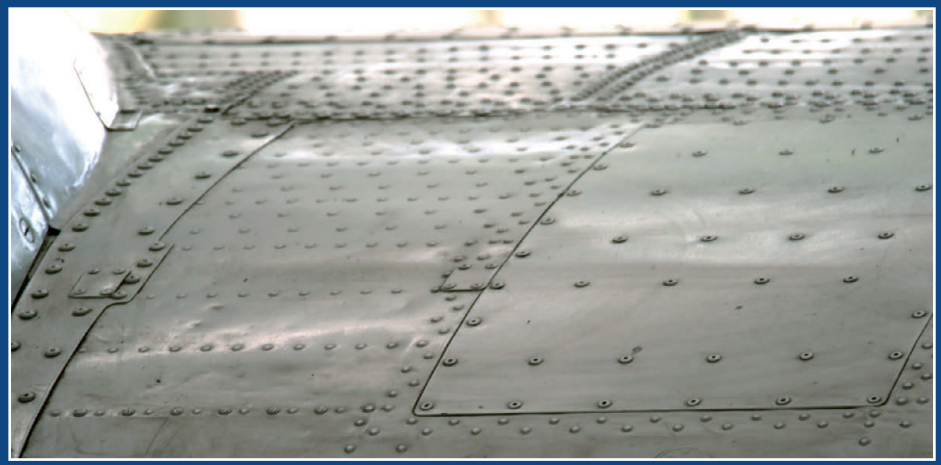


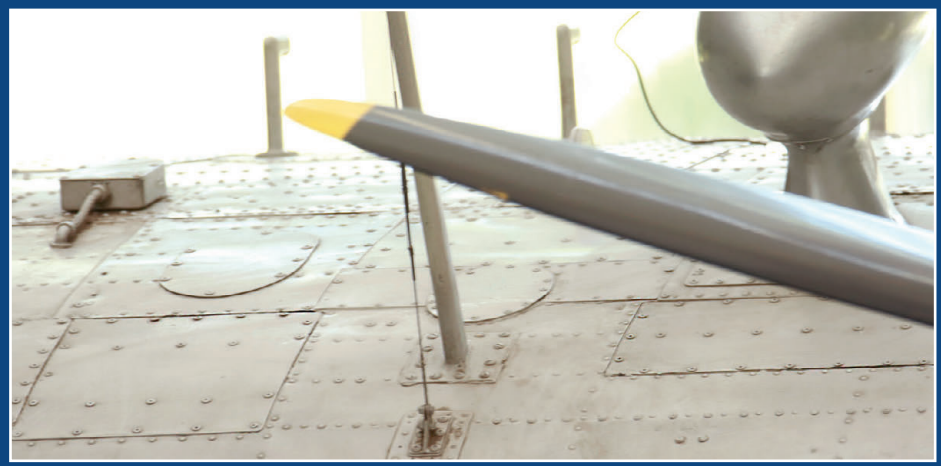
ALAS

ALAS

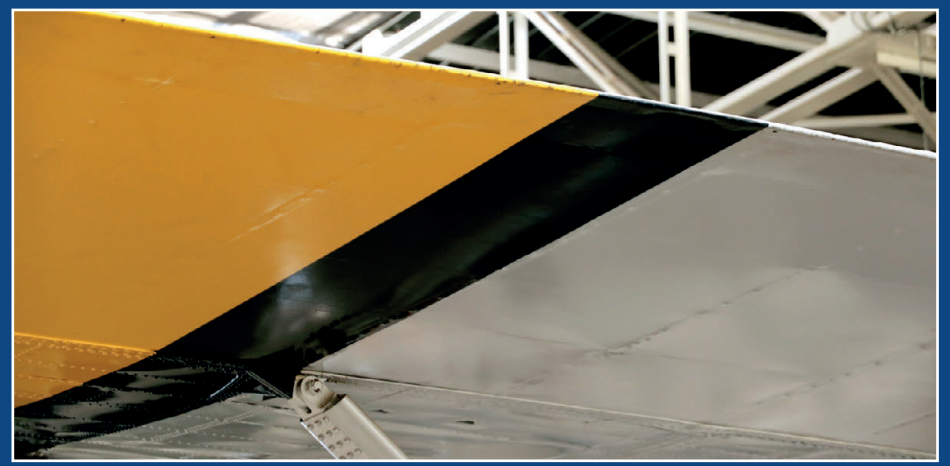








ALAS



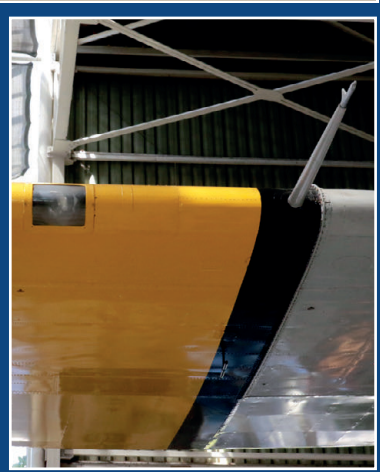
CC-KZW

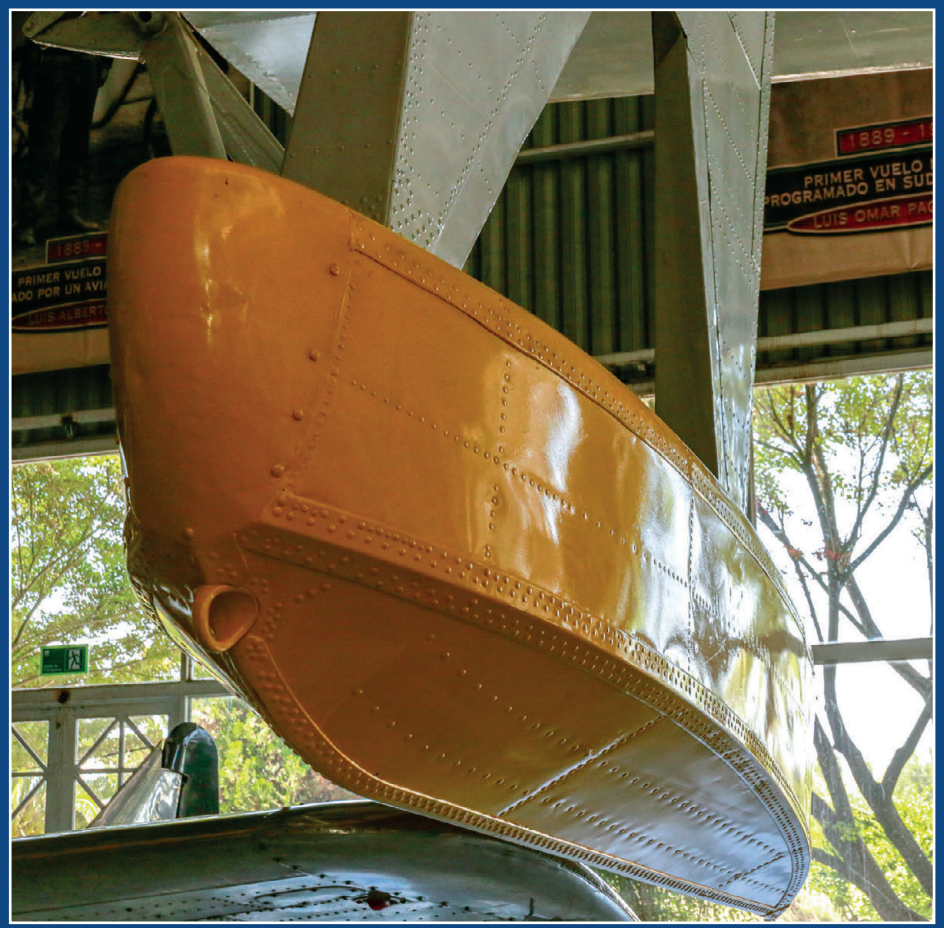
ALAS

-Imagen de referencia-

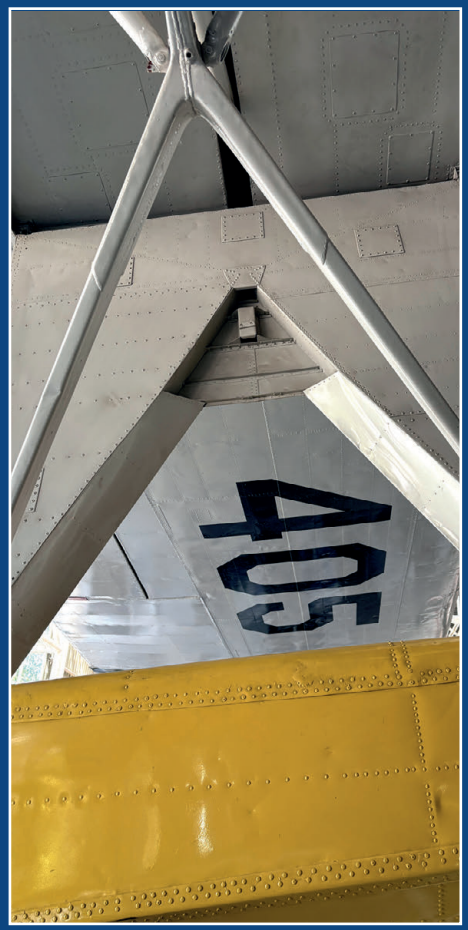
-Imagen de referencia-

GE4509 o GE4522

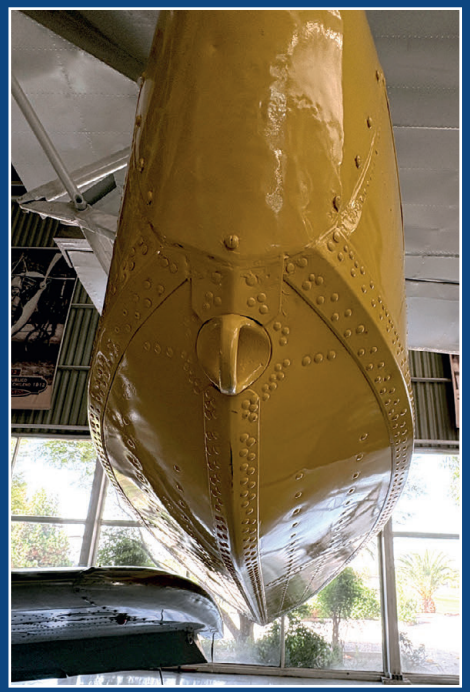



1889 - 1
PRIMER VUELO
PROGRAMADO EN SUD
LUIS OMAR PA

ALAS


405

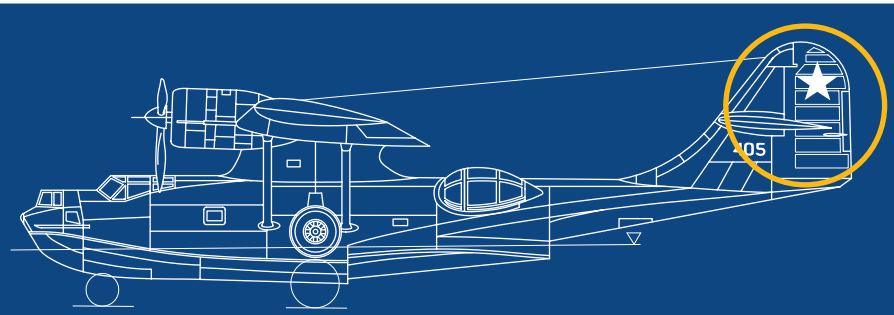
ALAS



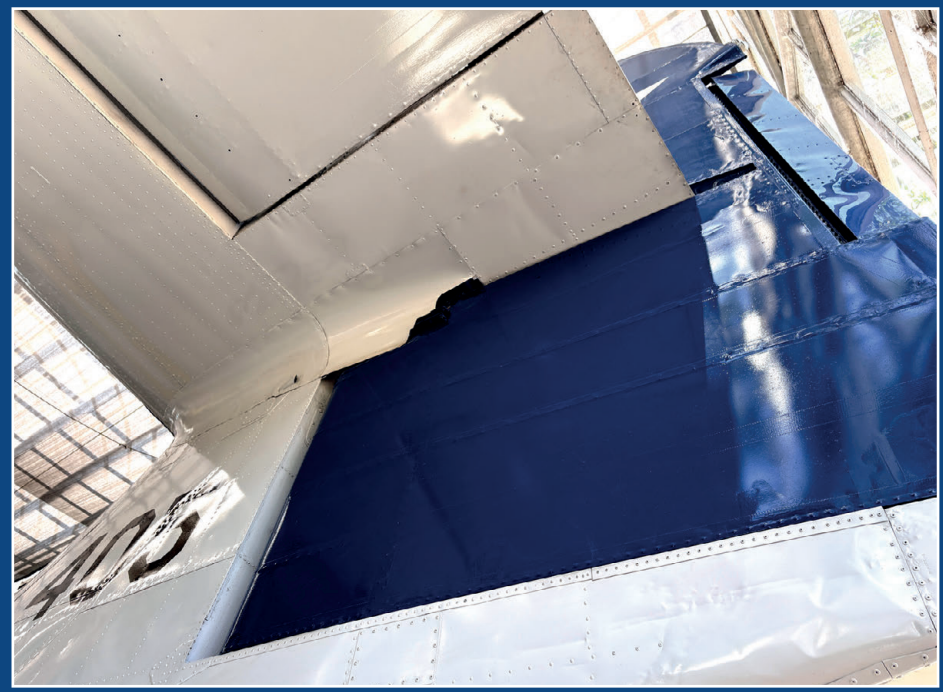
405

ALAS

ESTABILIZADOR VERTICAL

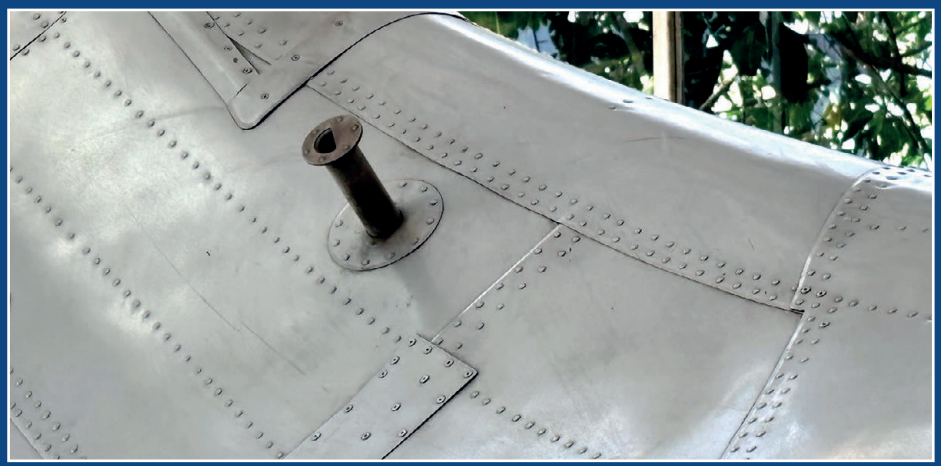


ESTABILIZADOR VERTICAL

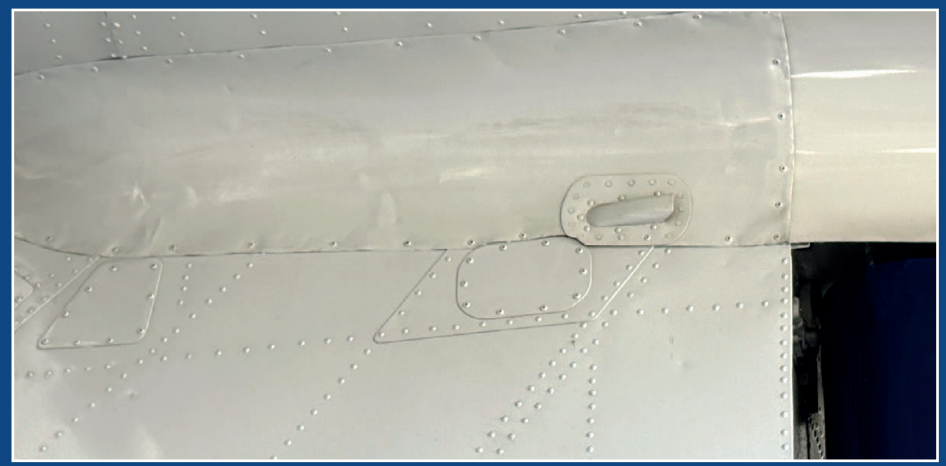


ESTABILIZADOR VERTICAL

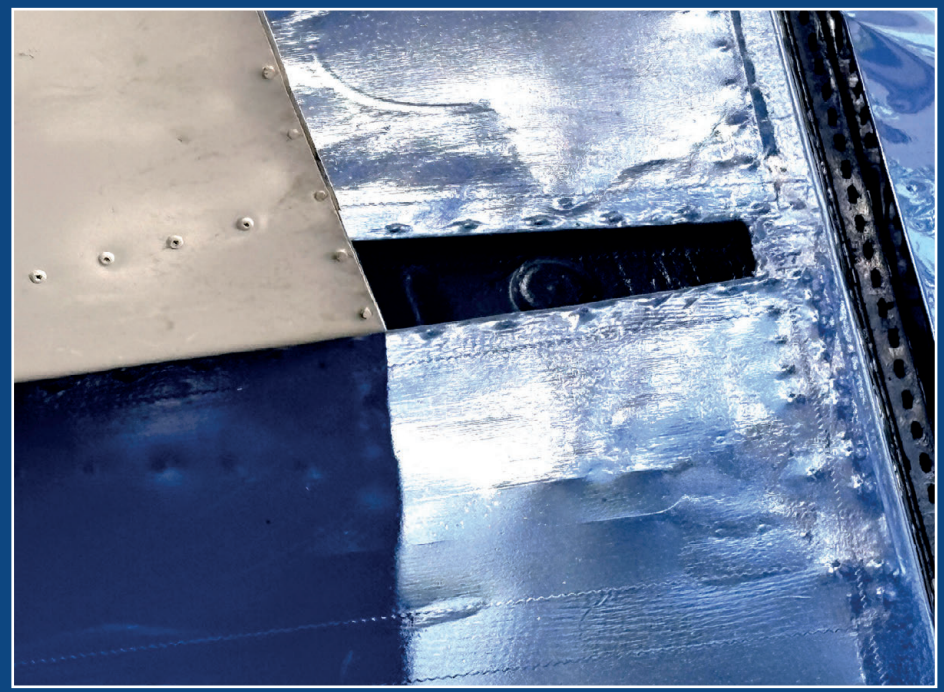
ESTABILIZADOR VERTICAL



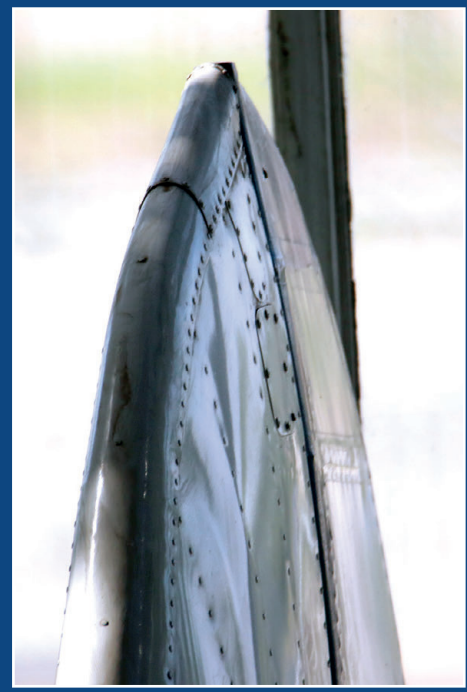
ESTABILIZADOR VERTICAL

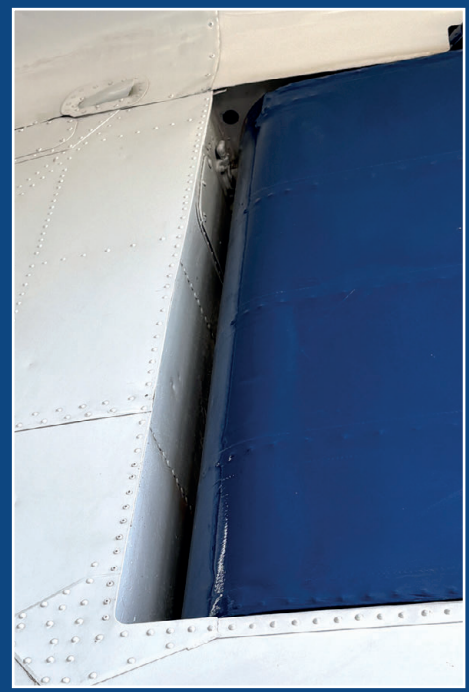


ESTABILIZADOR VERTICAL

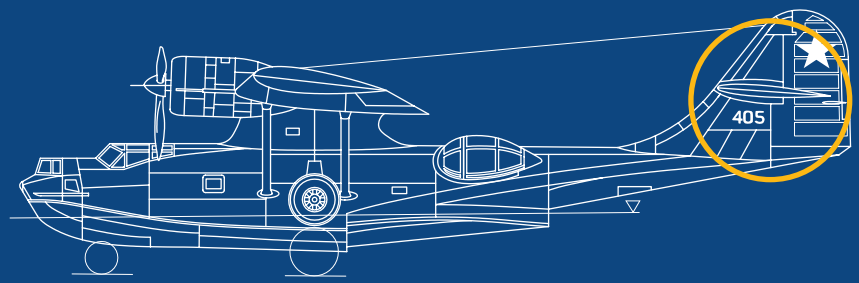


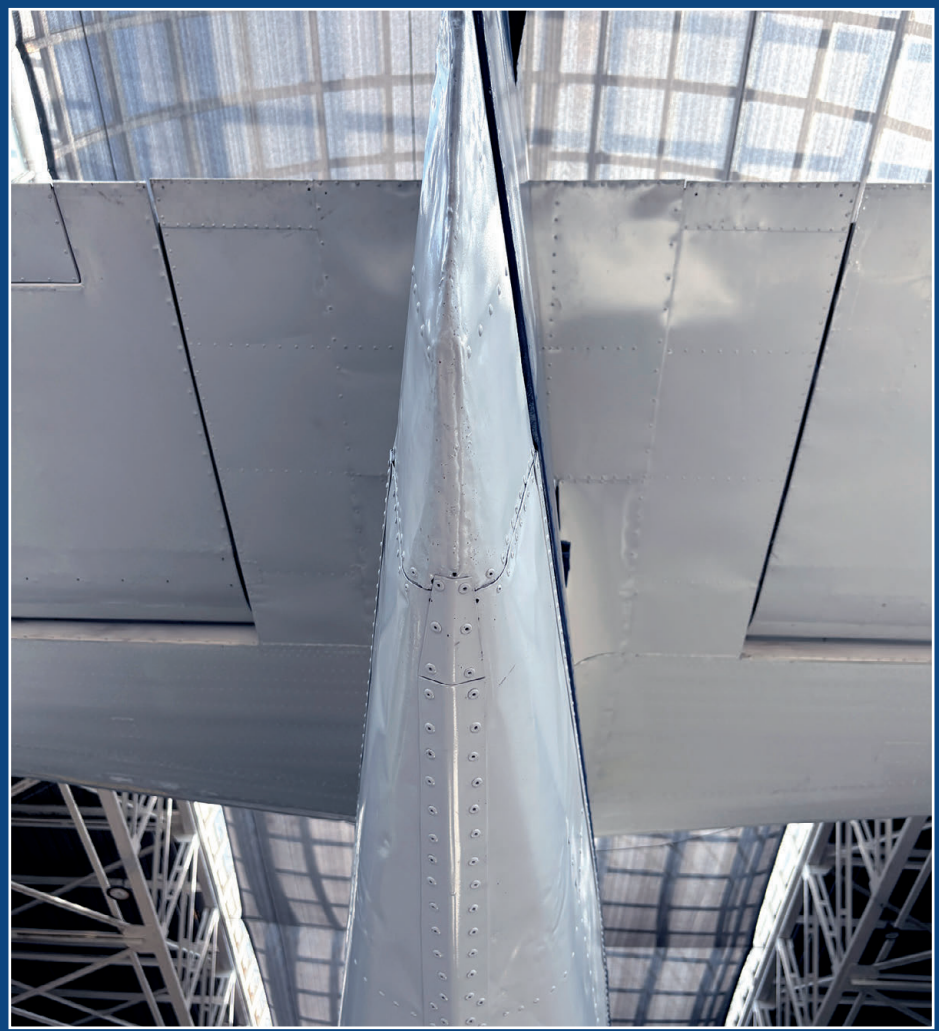
ESTABILIZADOR VERTICAL



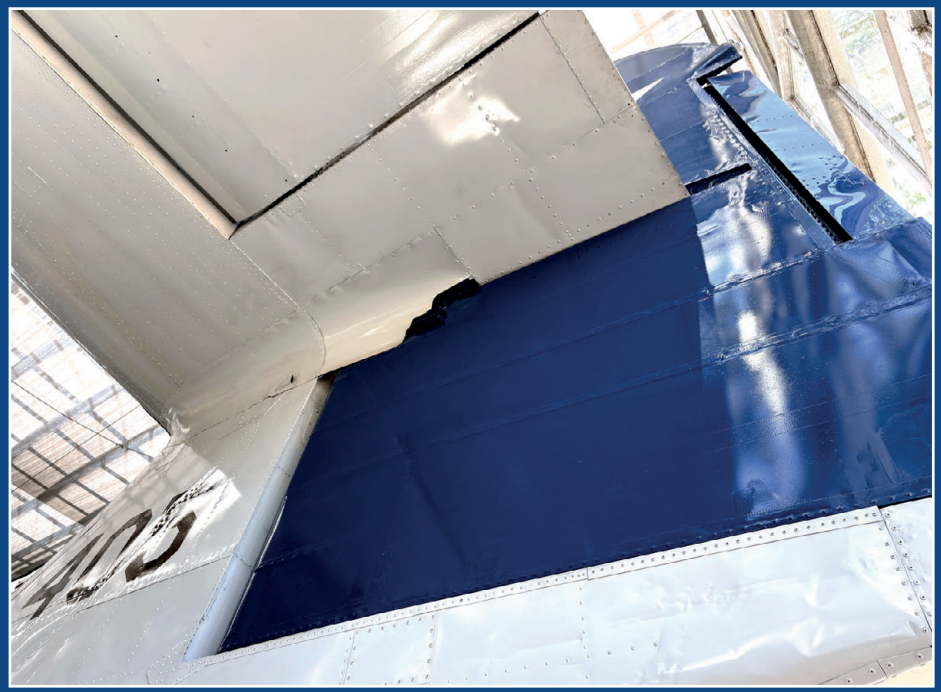


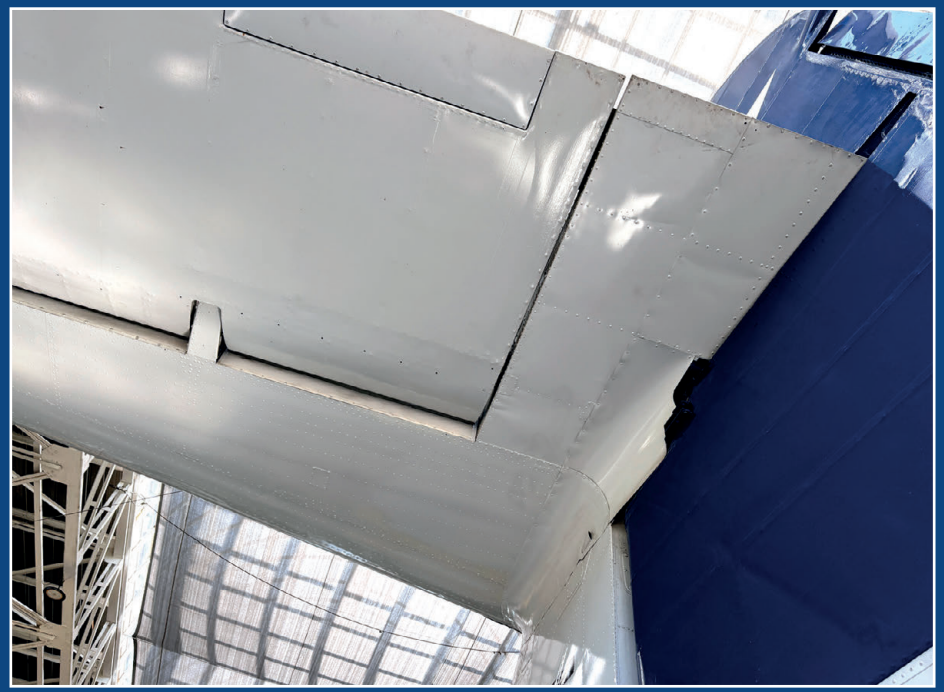
ESTABILIZADORES HORIZONTALES



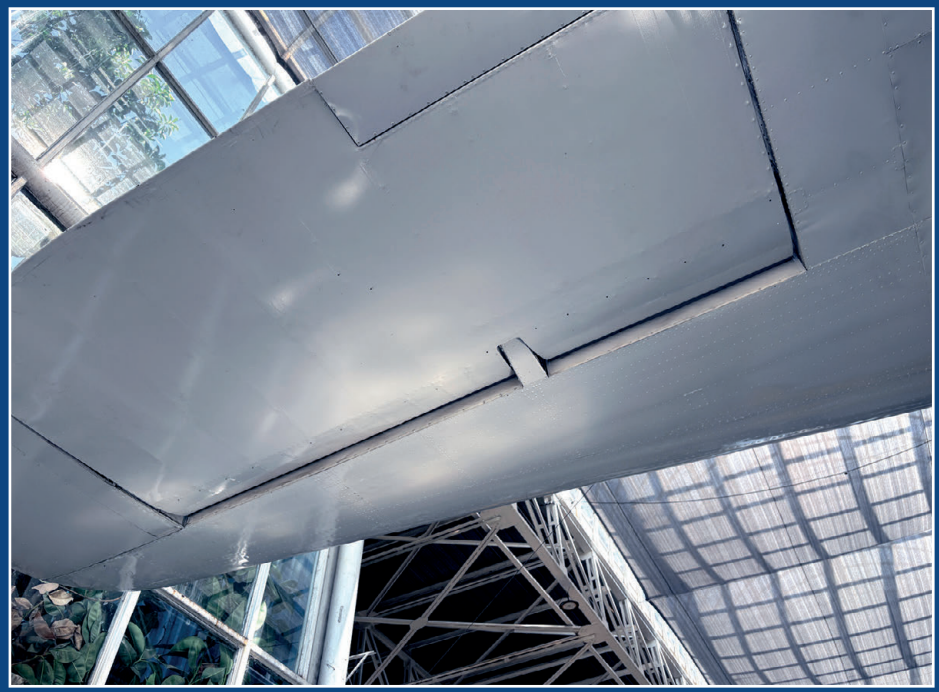


ESTABILIZADORES HORIZONTALES

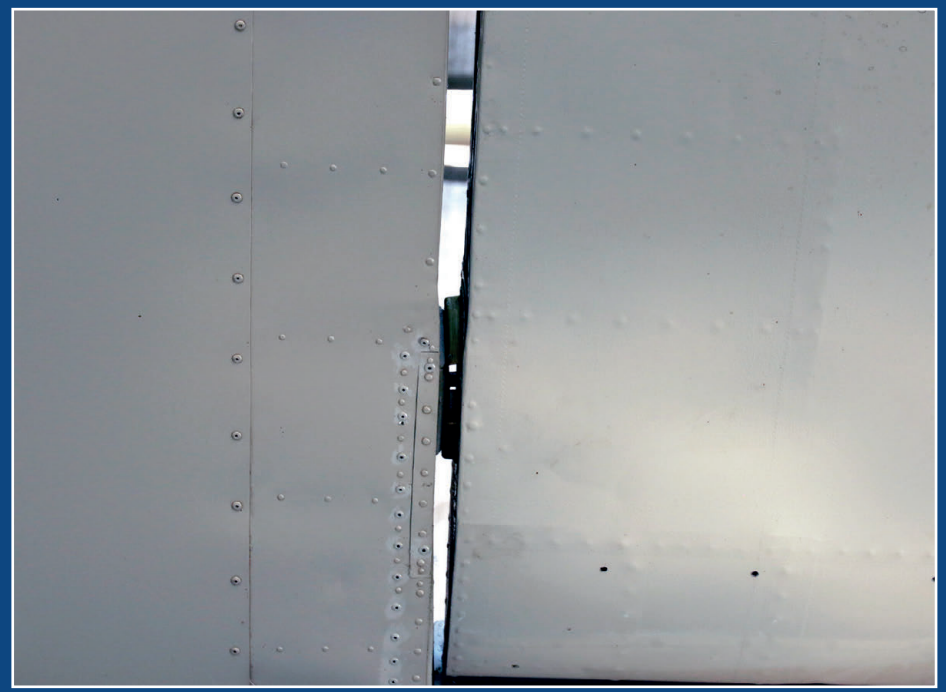




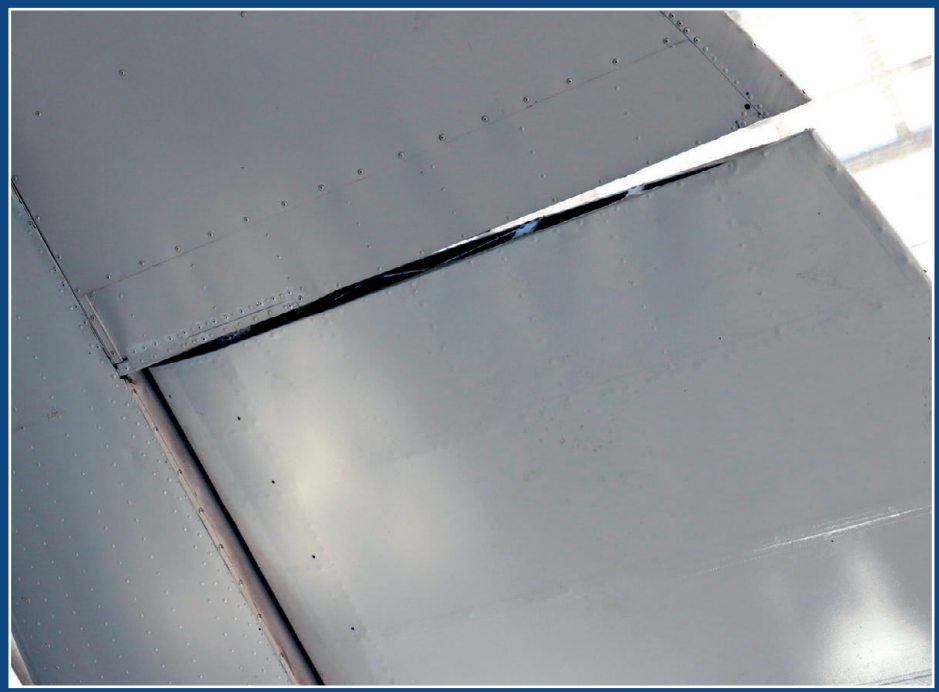
ESTABILIZADORES HORIZONTALES



ESTABILIZADORES HORIZONTALES

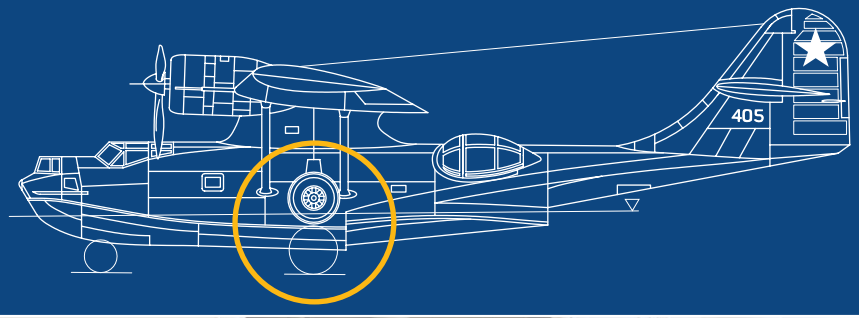


ESTABILIZADORES HORIZONTALES

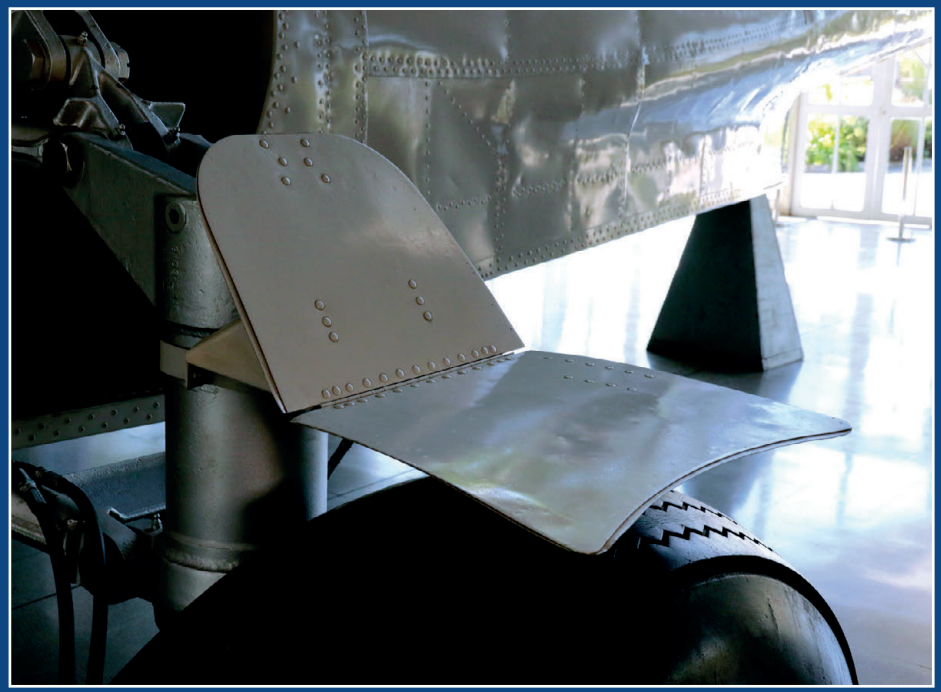


ESTABILIZADORES HORIZONTALES

TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

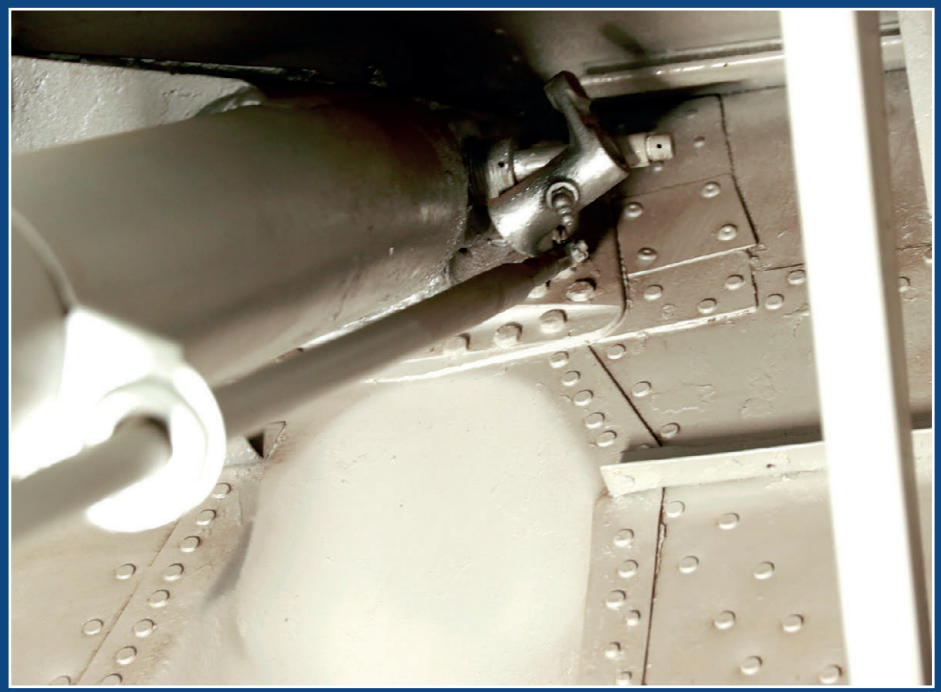


TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL



TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

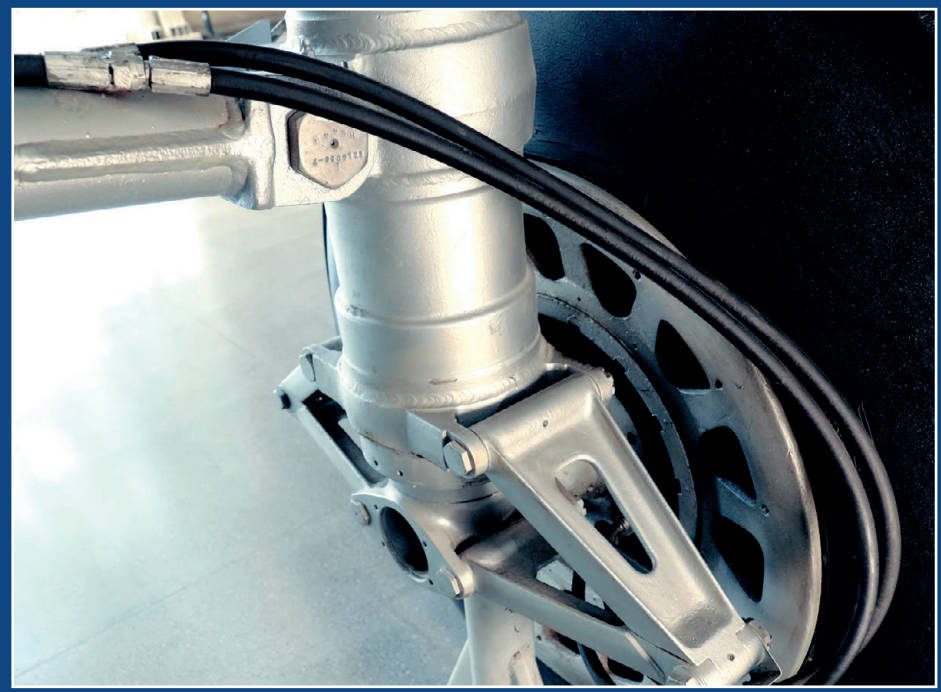
TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL



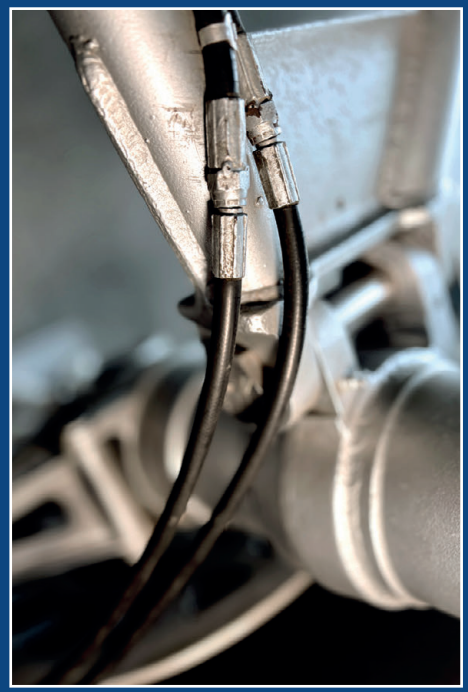
TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

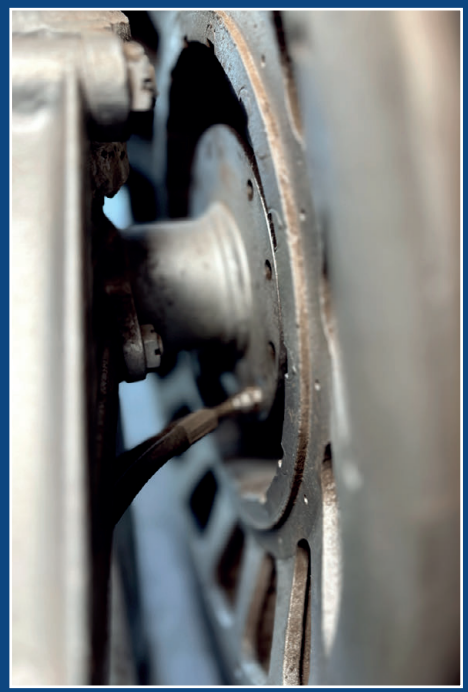
TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL



TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

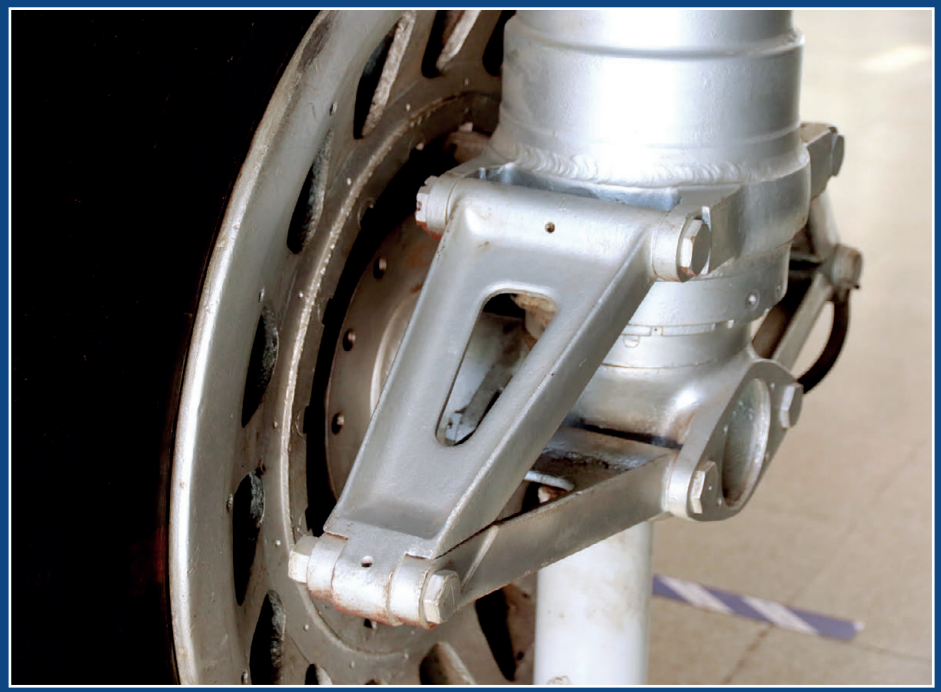




TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

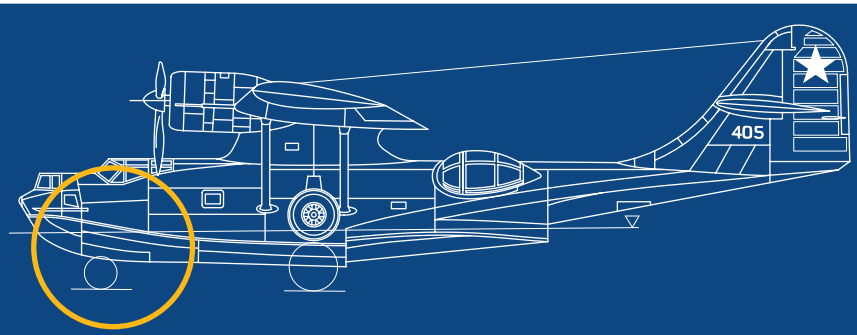
TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

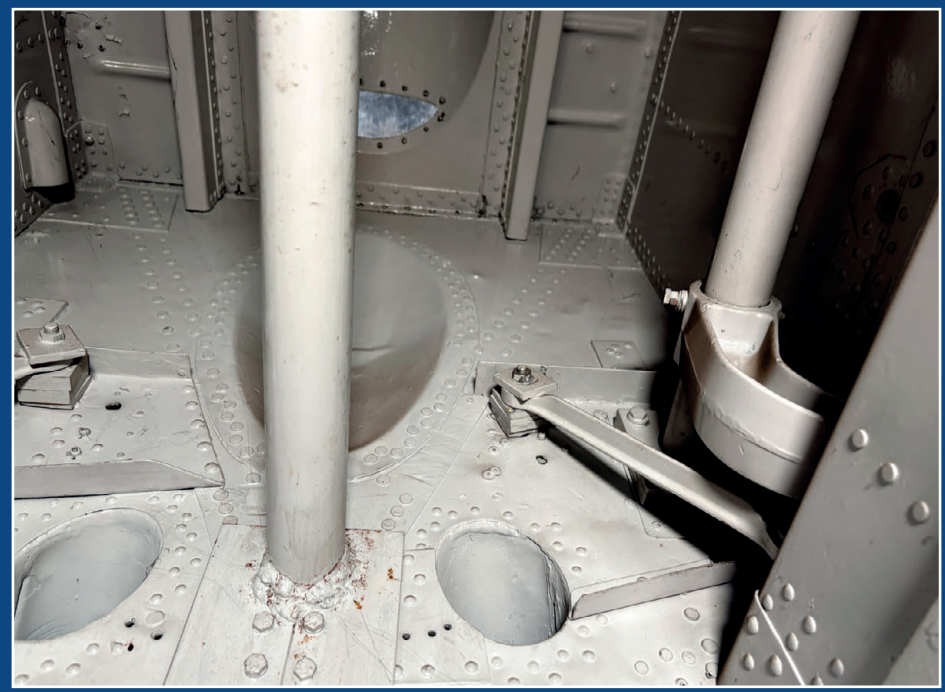


TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

TREN DE ATERRIZAJE DELANTERO

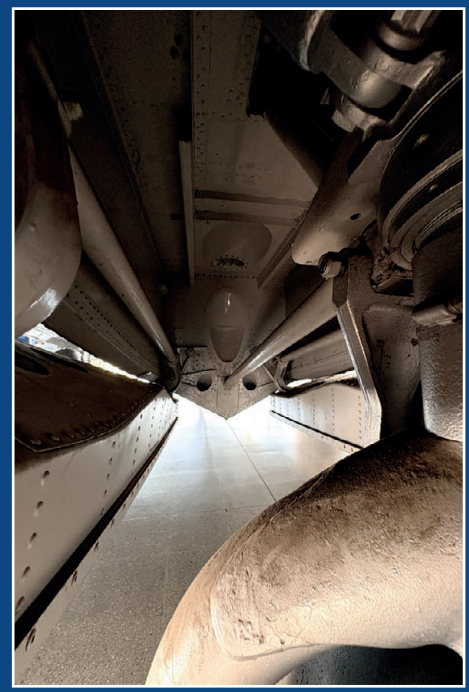


TREN DE ATERRIZAJE DELANTERO

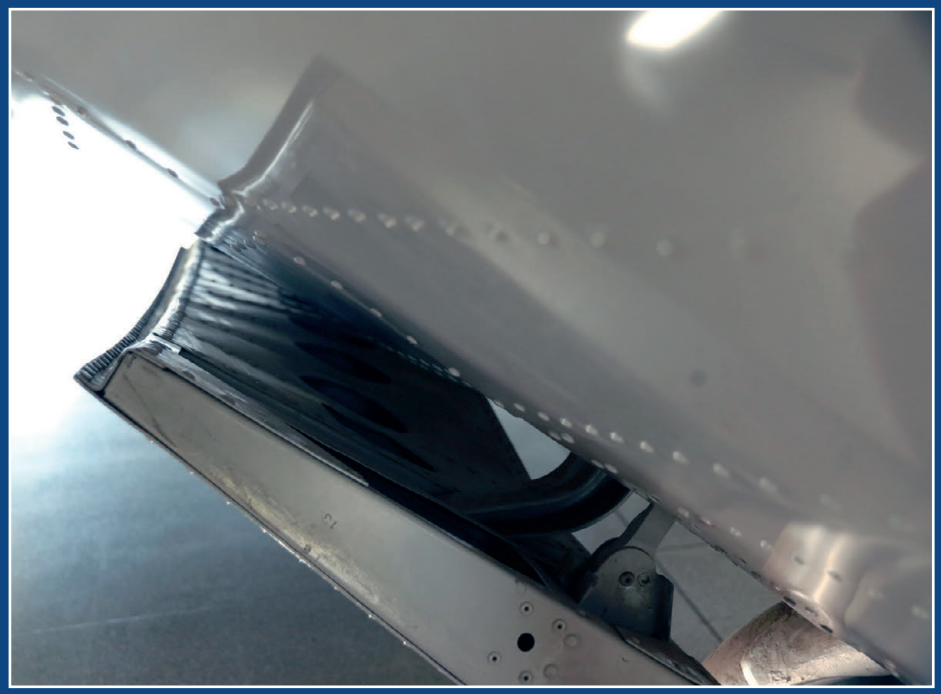


TREN DE ATERRIZAJE DELANTERO

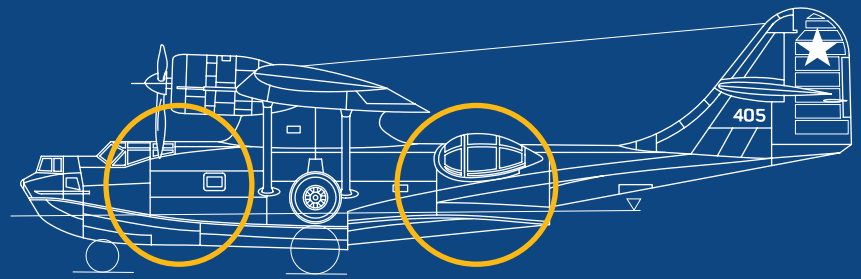
TREN DE ATERRIZAJE DELANTERO



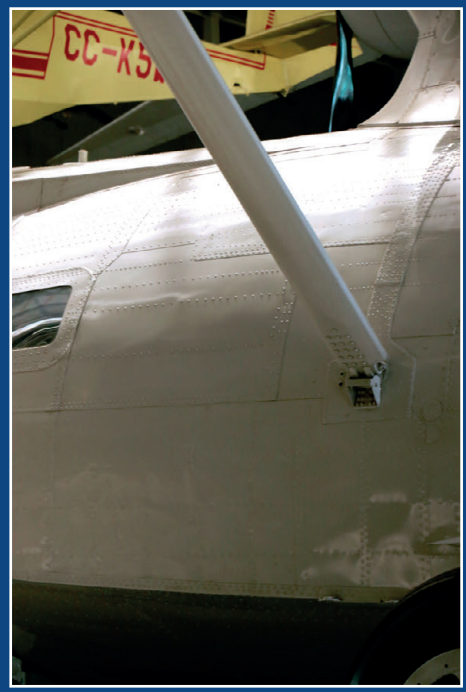
TREN DE ATERRIZAJE DELANTERO

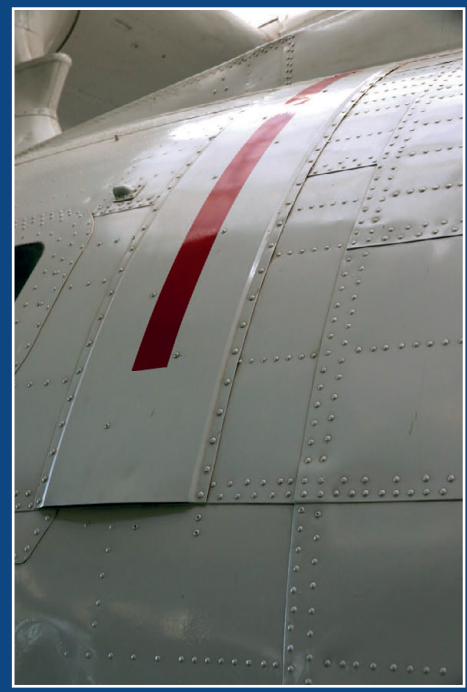


FUSELAJE



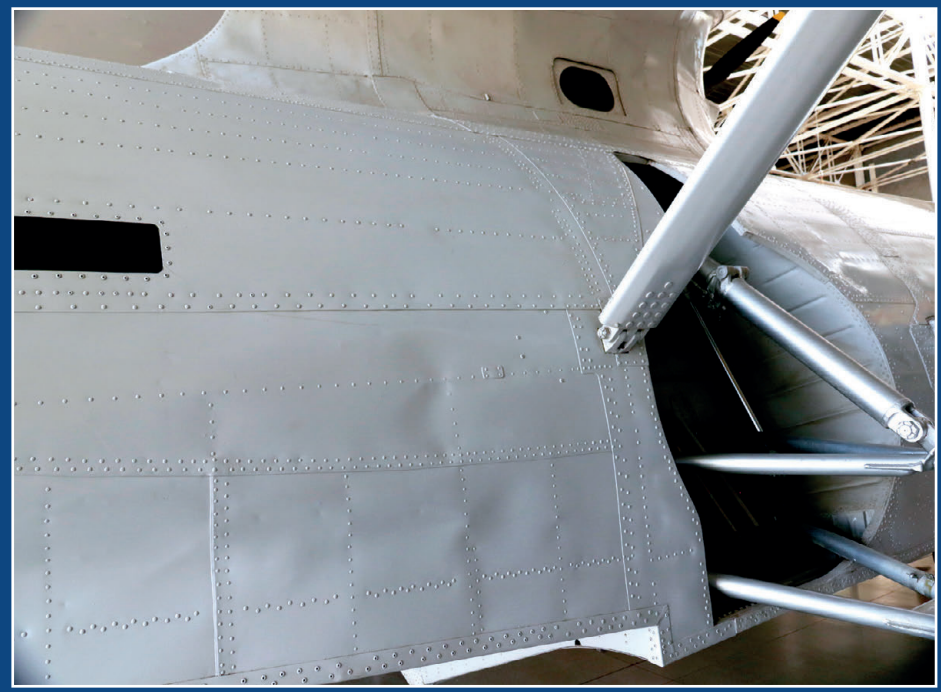
FUSELAJE



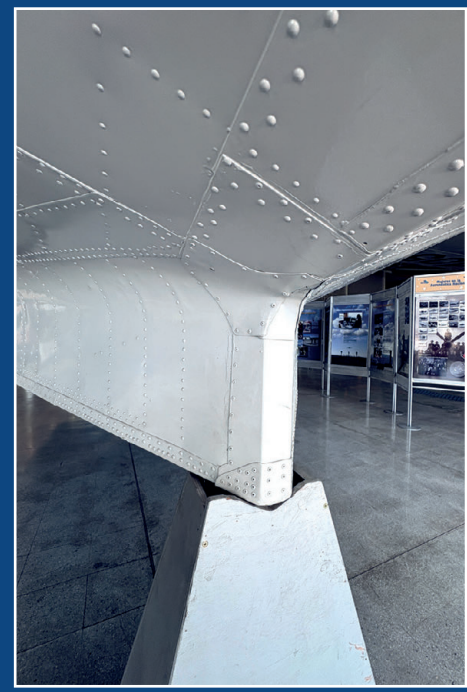


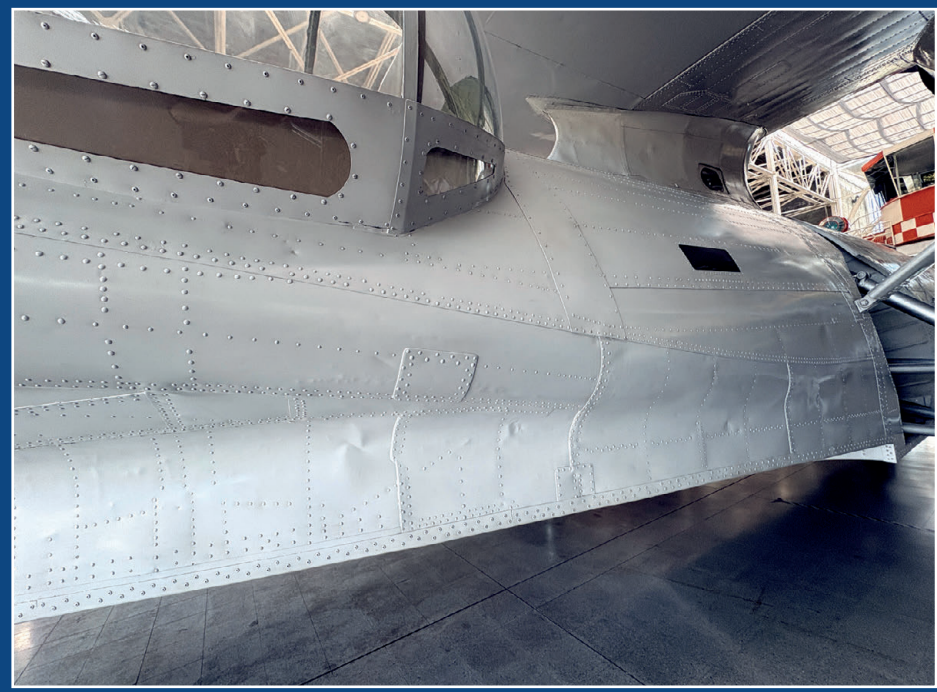
FUSELAJE

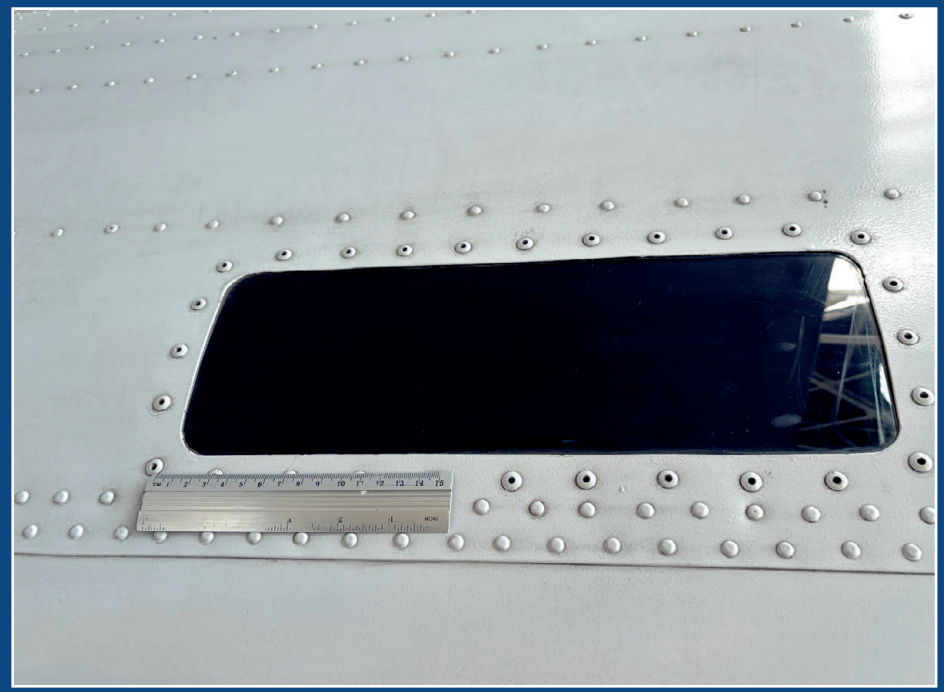
FUSELAJE

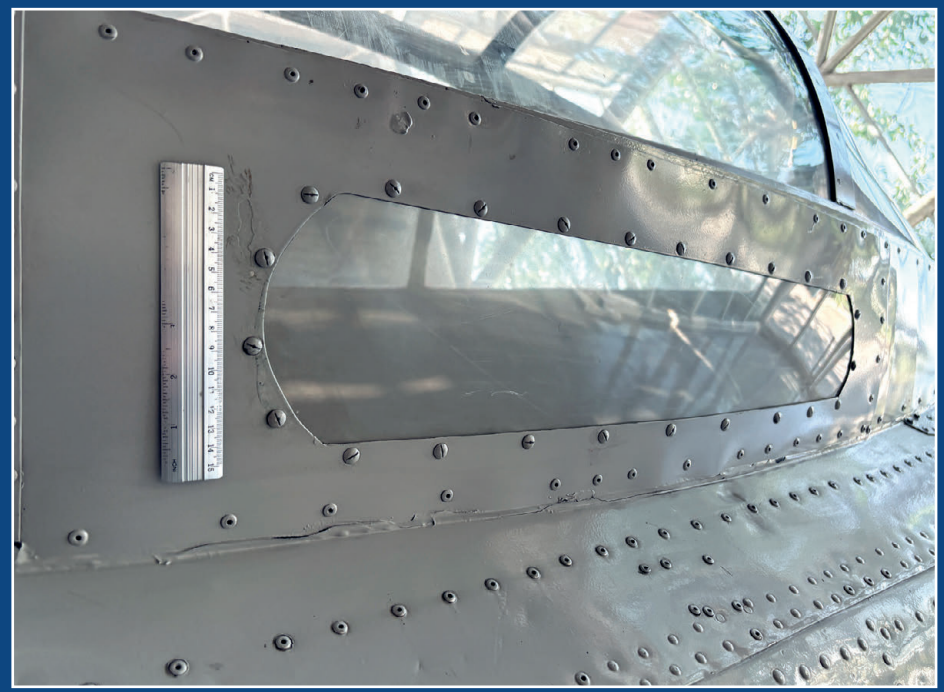


FUSELAJE

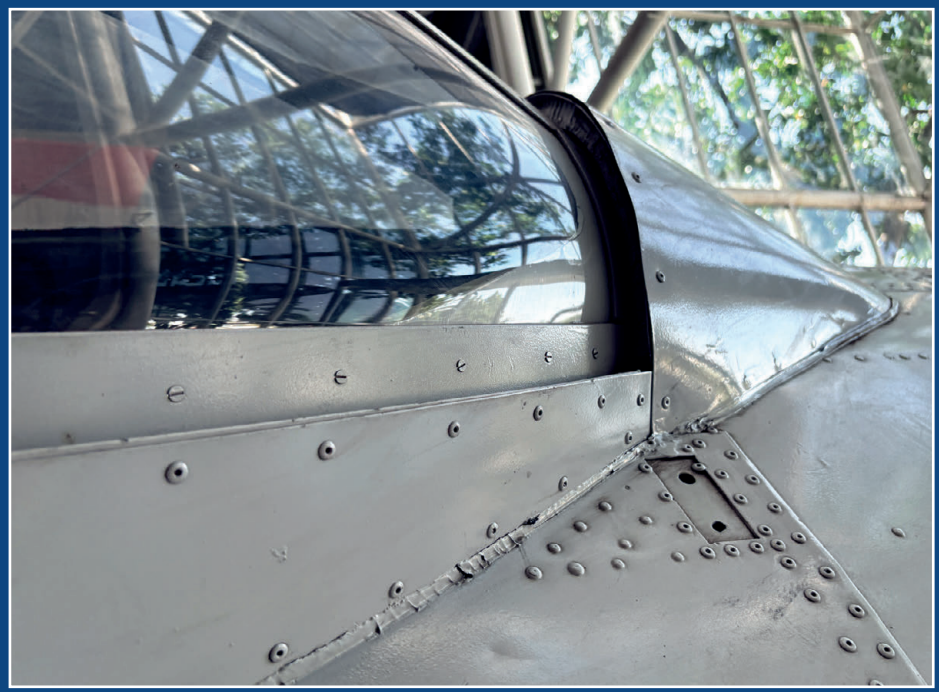


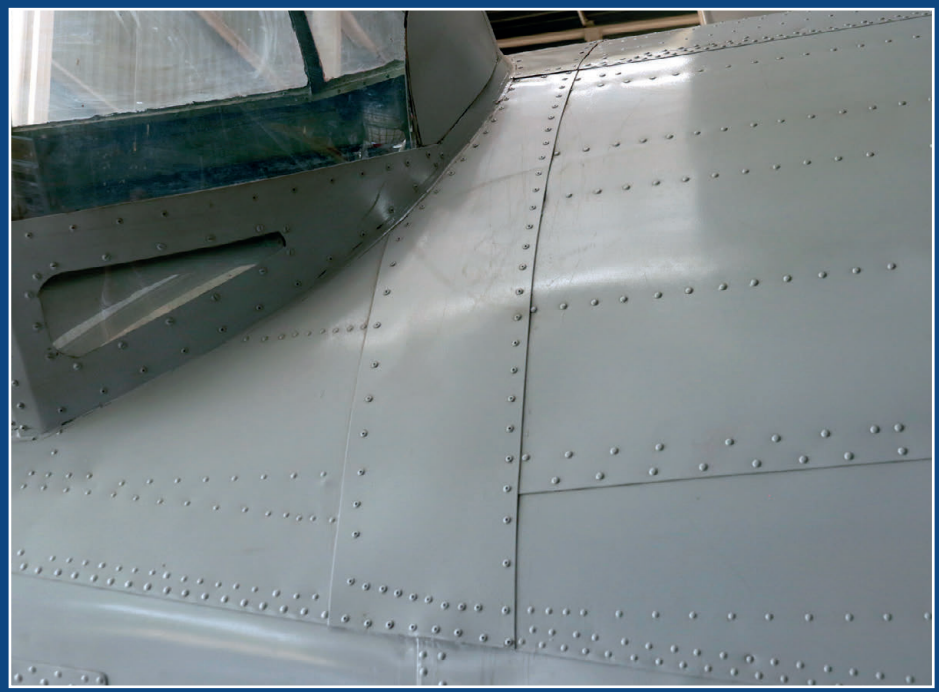




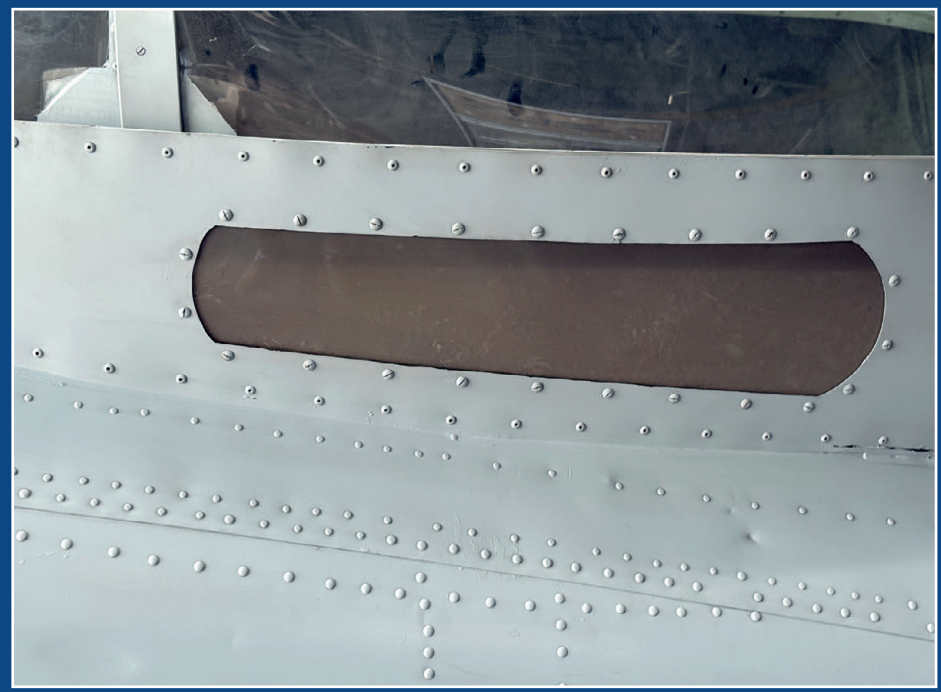


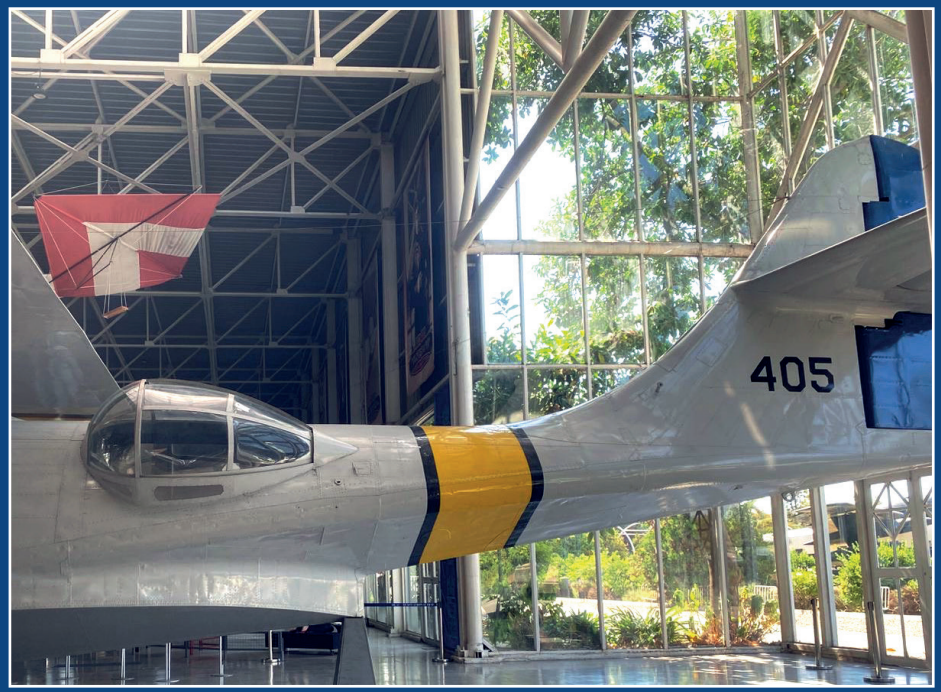
FUSELAJE

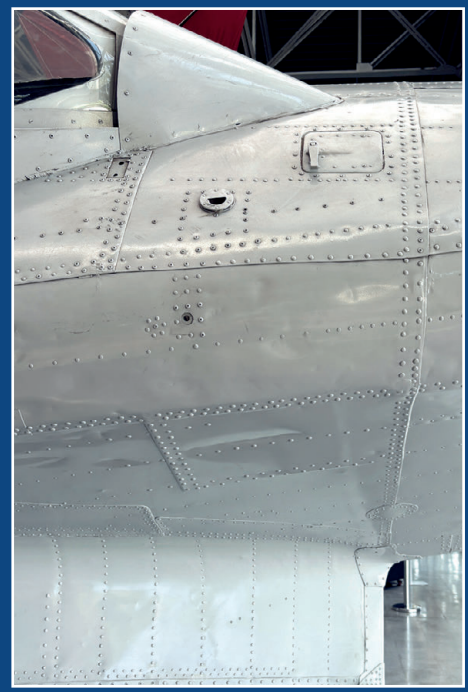




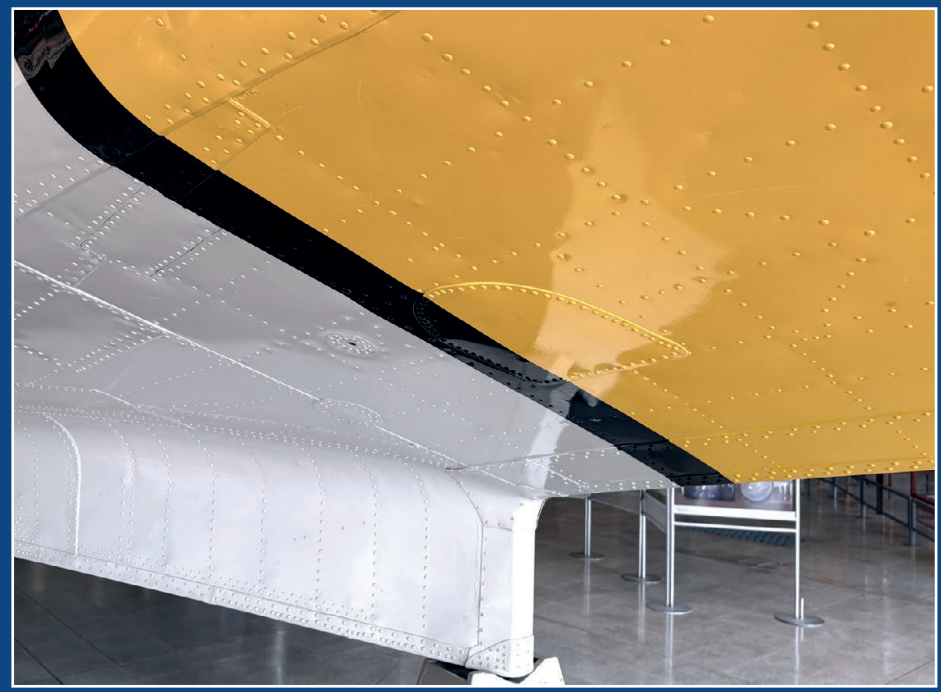
FUSELAJE

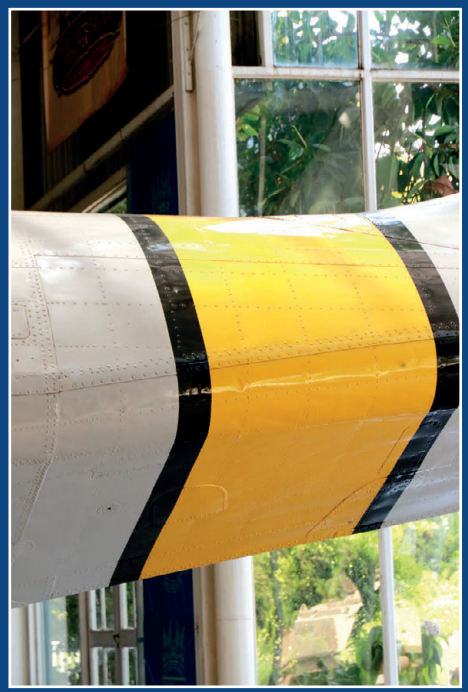



405



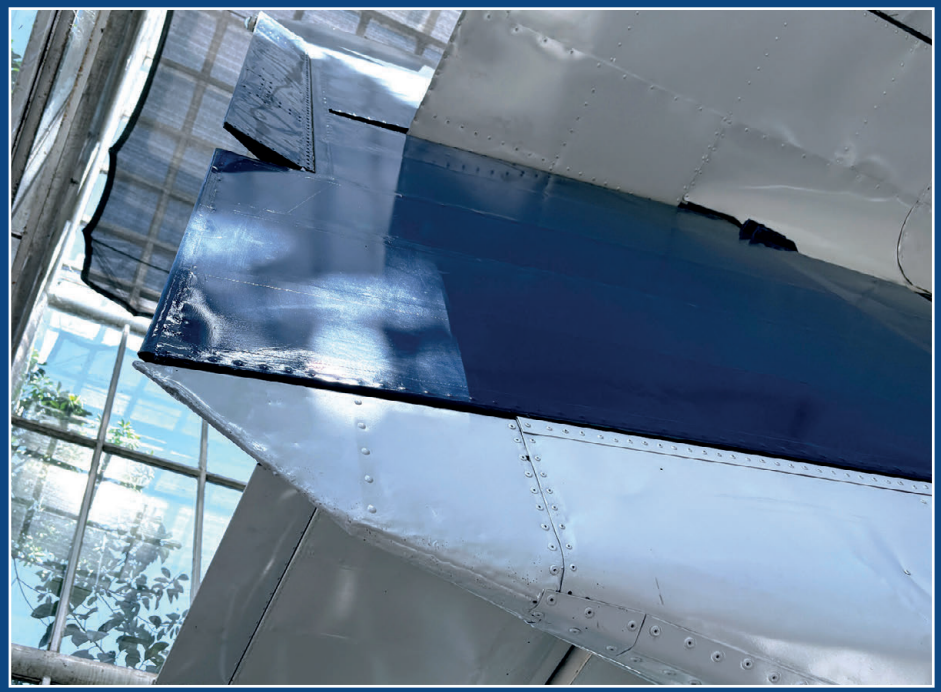
FUSELAJE



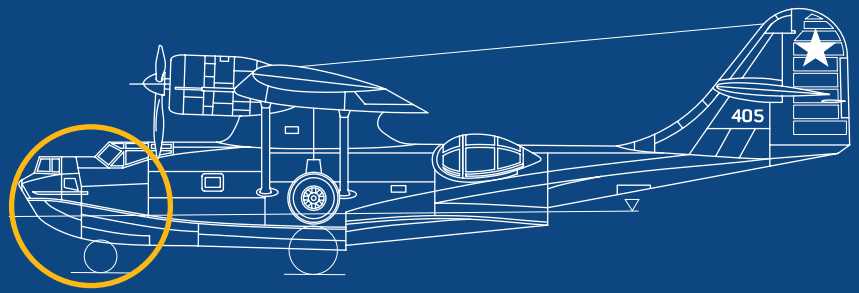


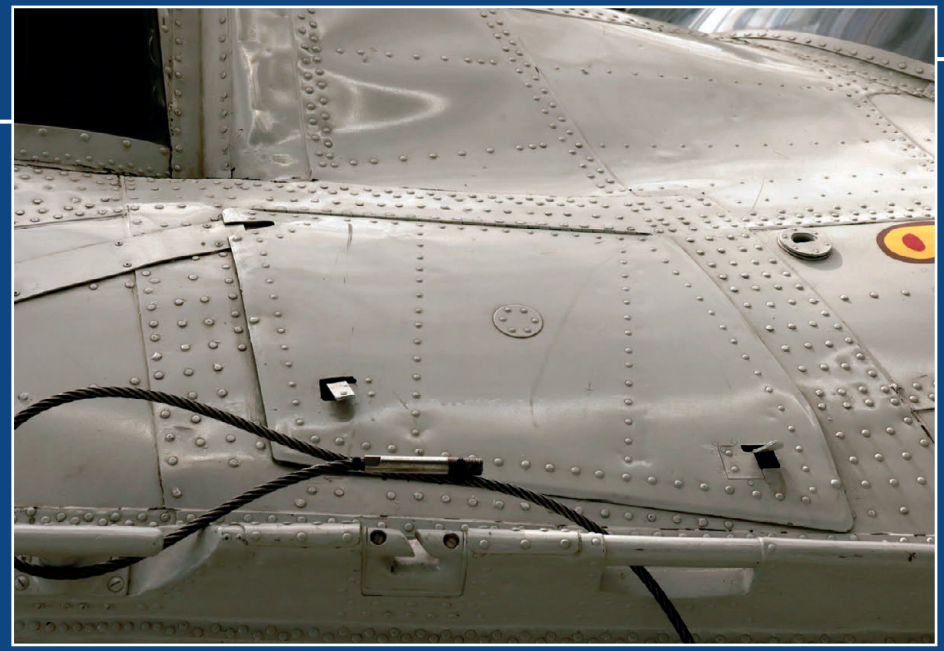
FUSELAJE

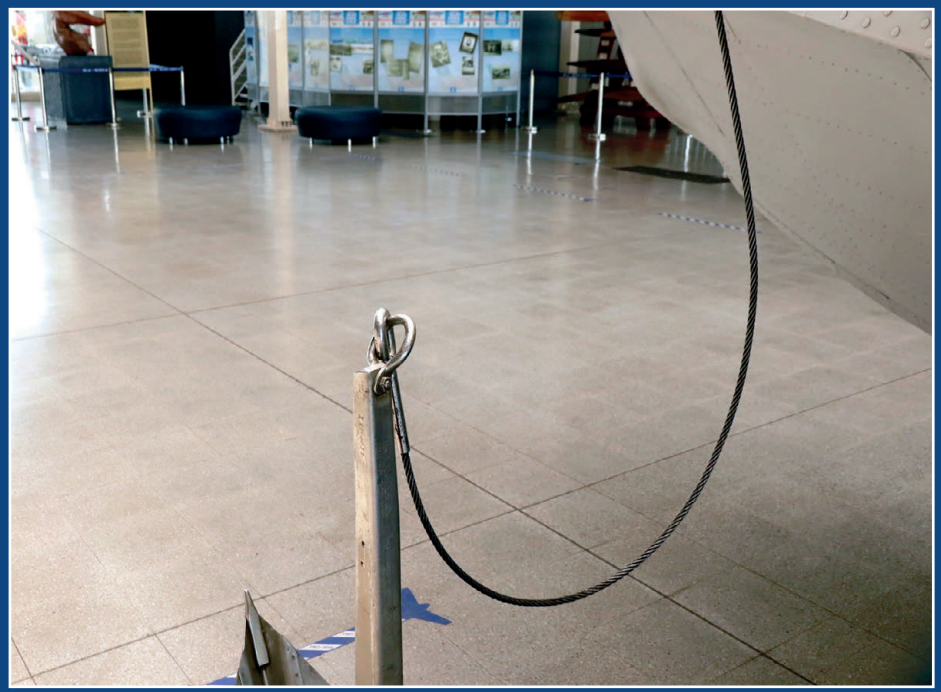
FUSELAJE

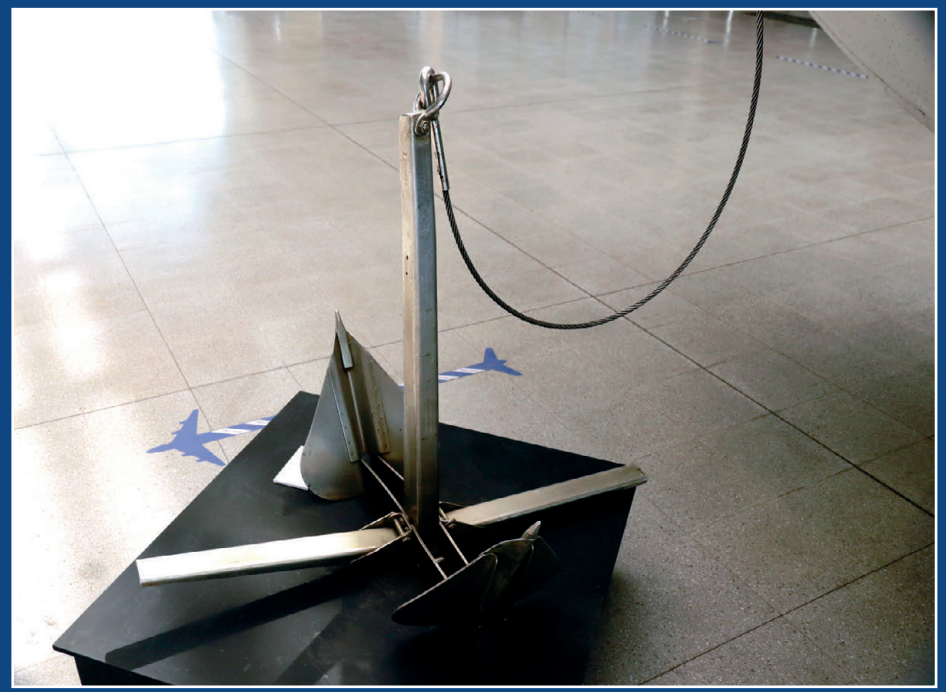


ACCESORIOS

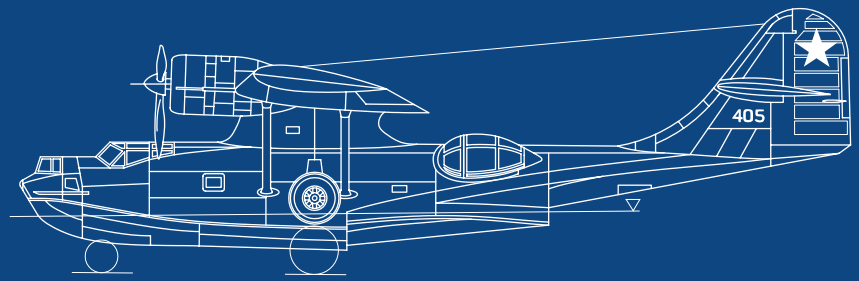








GENERALES

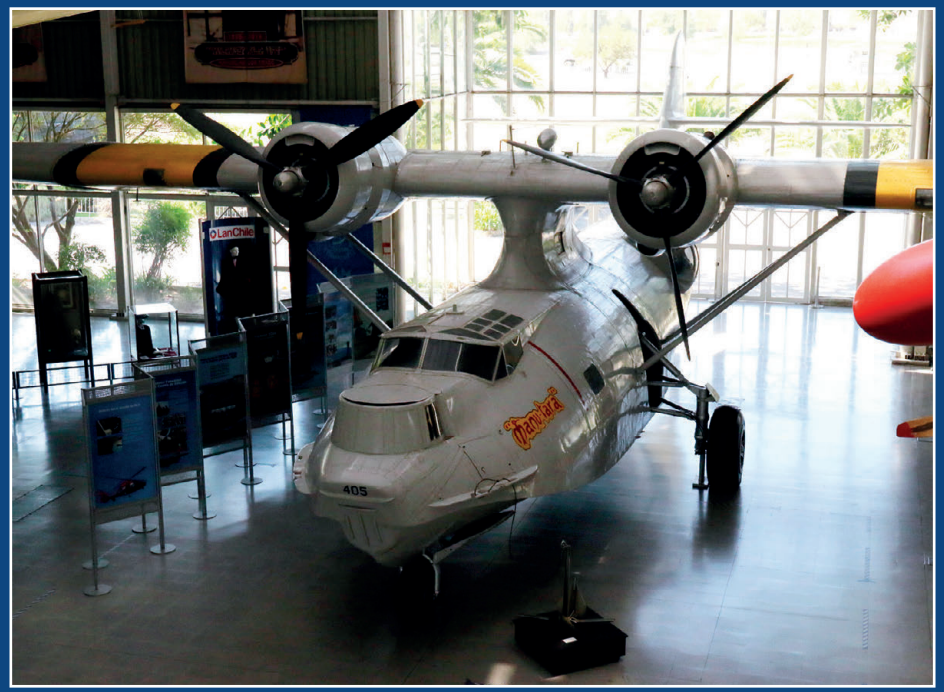


LAN 18
RESTAURACION
LanChile
405

405

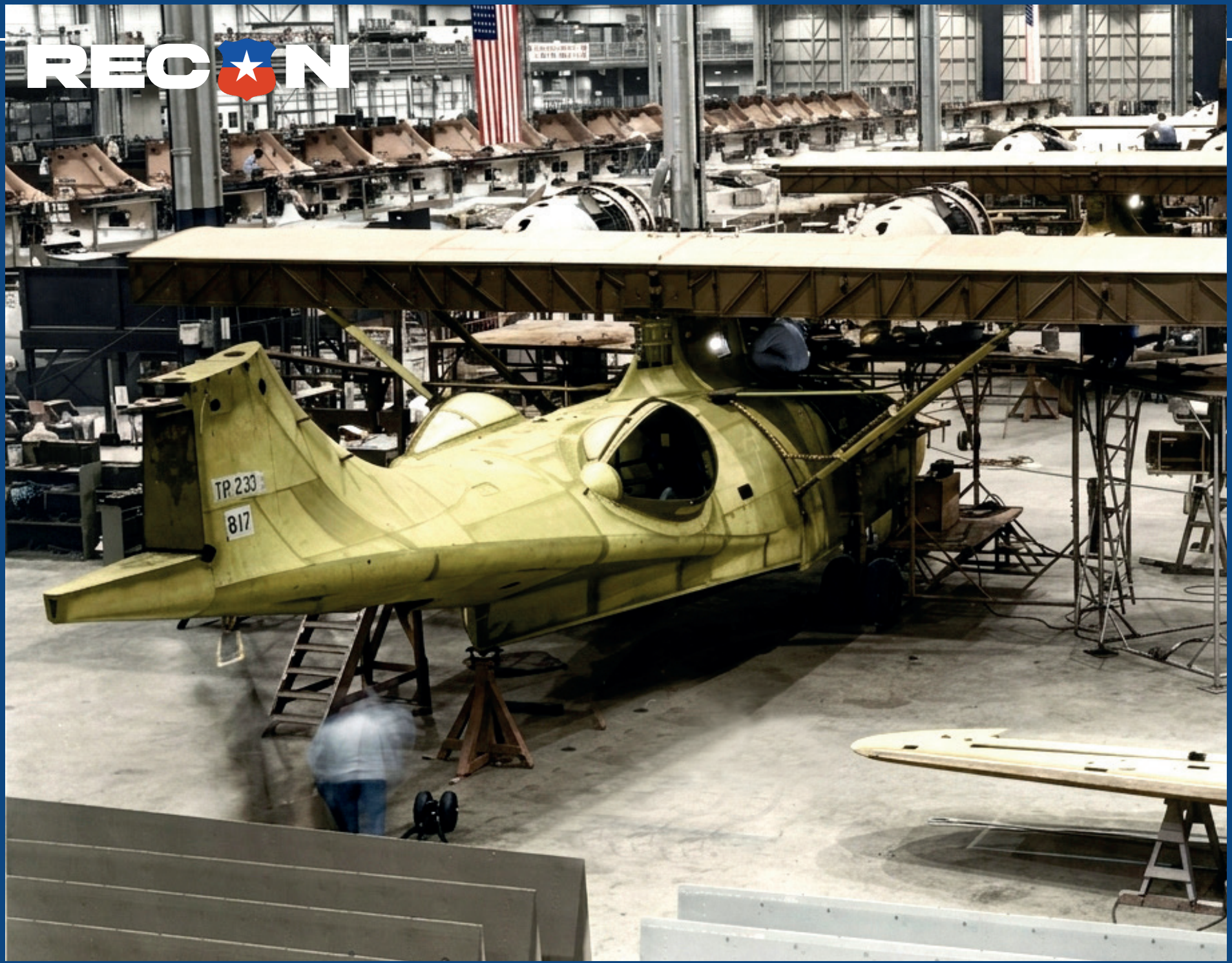
GENERALES

405


LanChile
405

405

405


TP 233
817

IMÁGENES DE REFERENCIA DE COLOR INTERIOR, AMARILLO ZINCROMATO

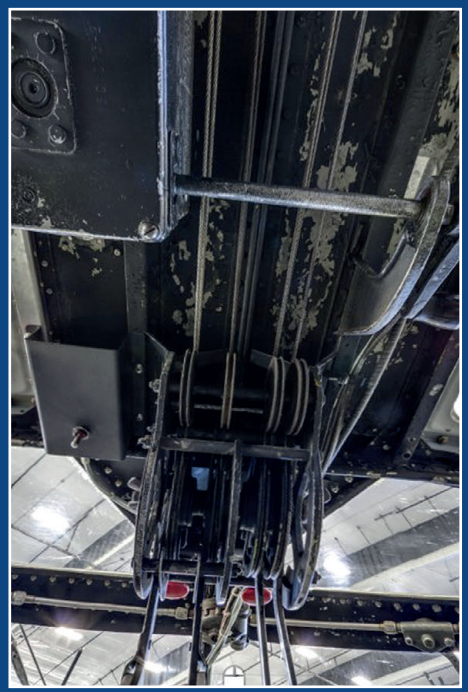
Hemos incluido algunas fotografías de interiores del PBY Catalina que permiten apreciar tanto su distribución interna como el característico color de imprimación aplicado en fábrica. Aunque presenta variaciones de tono, corresponde al conocido amarillo zinc cromato, obtenido a partir de la mezcla de pigmento amarillo con negro.

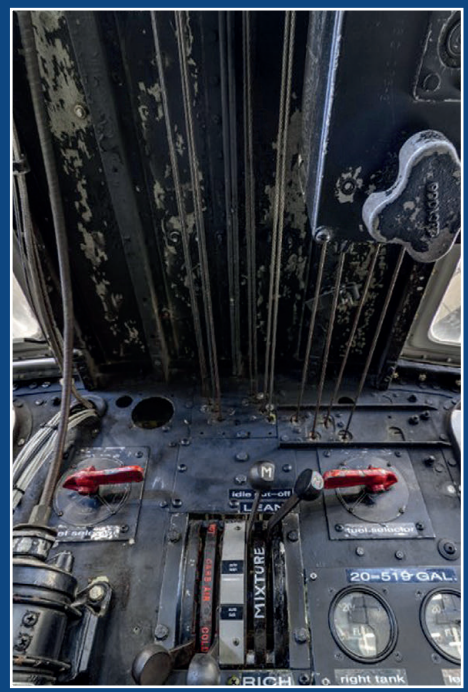
Esta pintura se preparaba en la propia línea de producción y, si bien existían instrucciones para su formulación y aplicación, el resultado final mostró una amplia variabilidad. Se observan diferencias entre fábricas, entre modelos producidos en una misma planta e incluso entre distintos lotes de un mismo modelo.

Para profundizar en este tema, recomiendo revisar el siguiente artículo: *https://www.solomaquetas.com/2025/06/09/primer-zinc-chromate-y-algo-mas/*

Estas imágenes corresponden a PBY Catalina del Air Force Museum (ex-brasileño) e imágenes públicas.

INTERIOR





MIXTURE
RICH
right tank
max. useable fuel 519 gal.
each side
panel light
on

MIXTURE
RICH
20-519 GAL.
right tank
max. useable fuel 519 gal.
each side
panel light
on

EMBLEMAS

405
RECON
FUERZA AEREA DE CHILE - BASE AEREA QUINTERO
FACH
manu-tara
AEROSERVICIO PARRAGUE LTDA.
CANSO
PROTECCION DE LOS BOSQUES
ASPAR FAASA
CANSO
@janunez2026

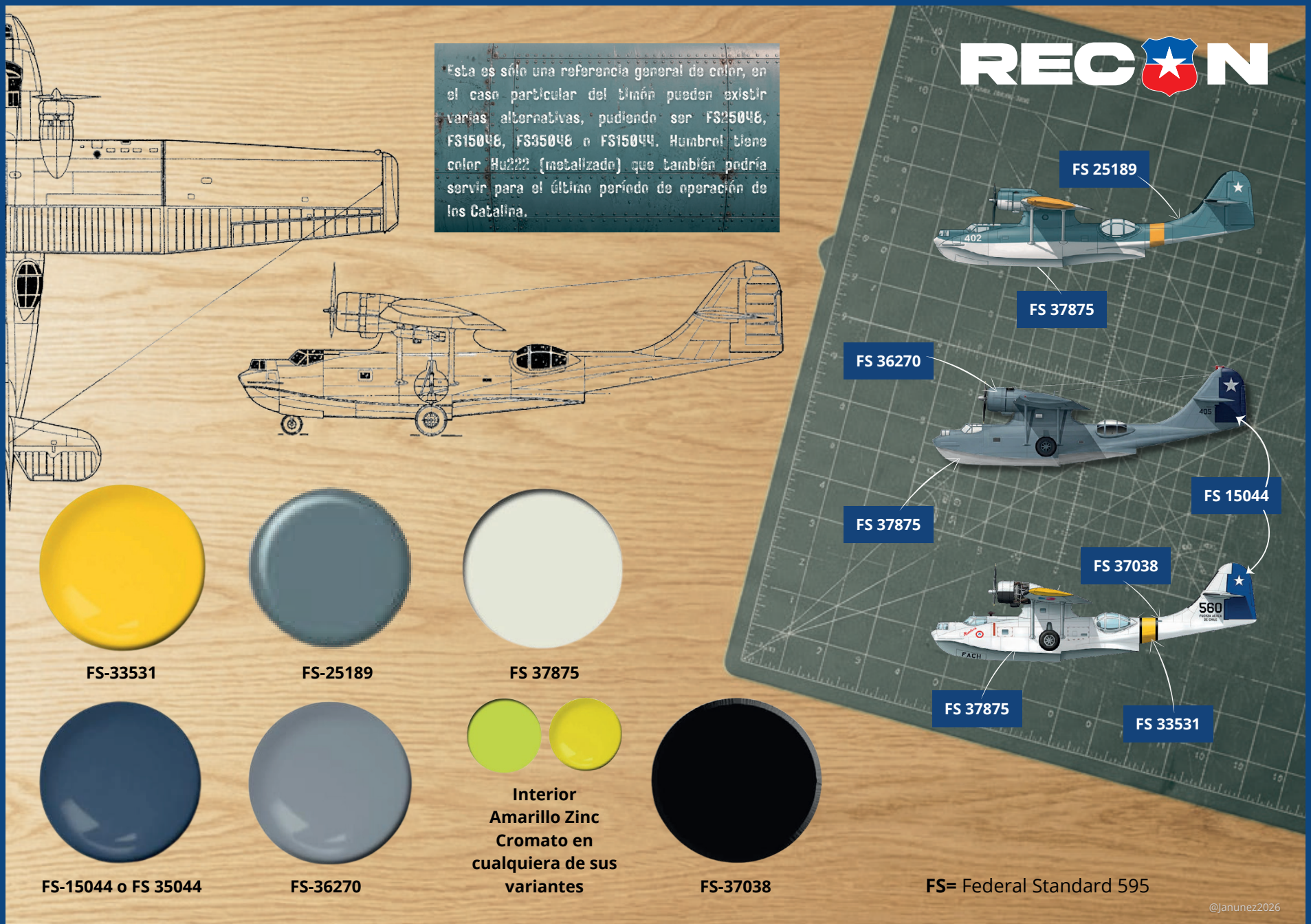
RECON

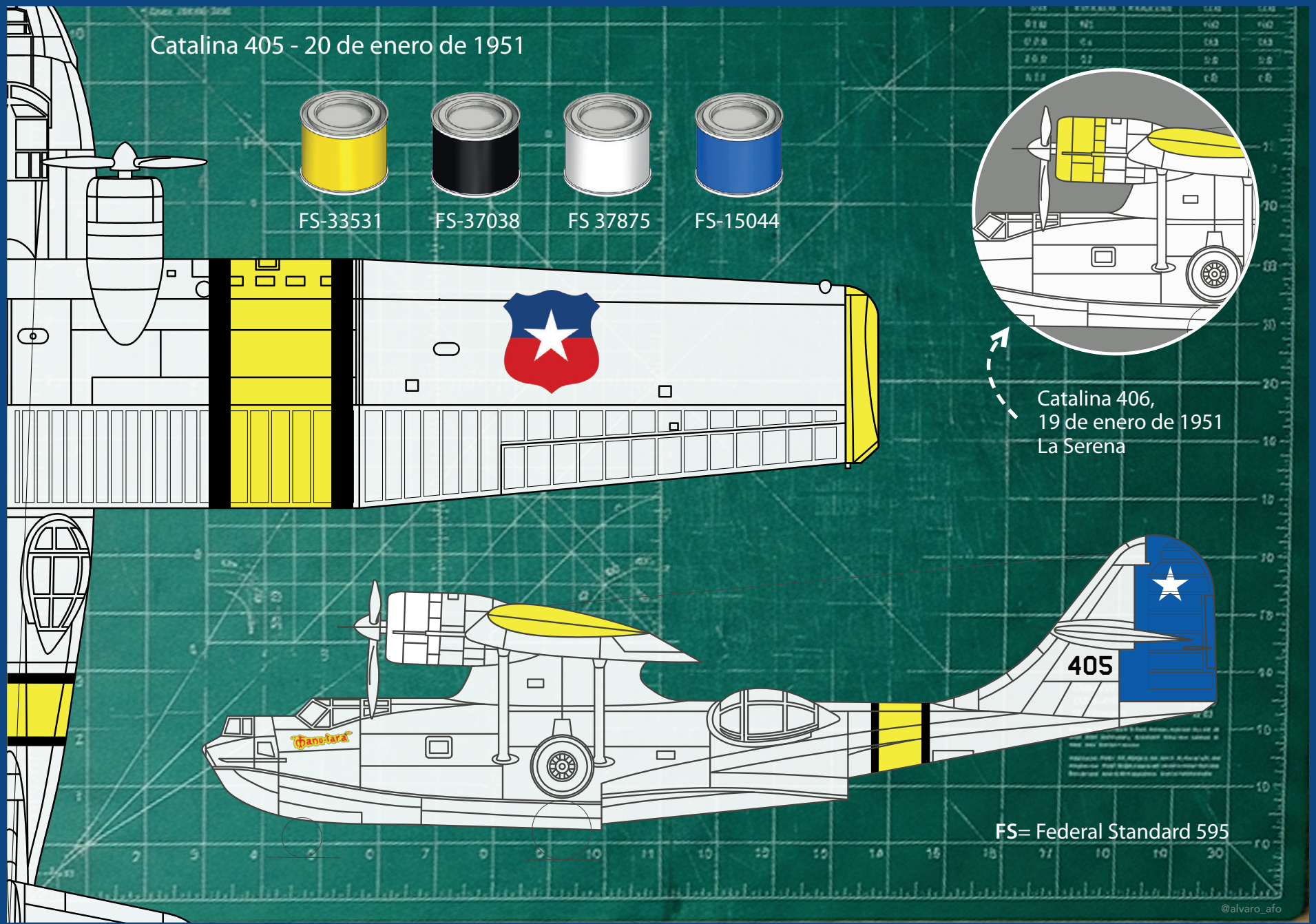
405 USAAF Stencil

405 Amarillo USAF

@Janunez2026

COLORES


Esta es sólo una referencia general de color, en el caso particular del timón pueden existir varias alternativas, pudiendo ser FS25048, FS15048, FS35048 o FS15044. Humbrol tiene color Hu222 (metalizado) que también podría servir para el último período de operación de los Catalina.
RECON
FS 25189
FS 37875
FS 36270
FS 37875
FS 15044
FS 37038
FS 37875
FS 33531
FS-33531
FS-25189
FS 37875
FS-15044 o FS 35044
FS-36270
Interior Amarillo Zinc Cromato en cualquiera de sus variantes
FS-37038
FS= Federal Standard 595
@Janunez2026


Catalina 405 - 20 de enero de 1951
FS-33531
FS-37038
FS 37875
FS-15044
Catalina 406,
19 de enero de 1951
La Serena
405
FS= Federal Standard 595
@alvaro_afo

OA-10A-VI CV-304 USAAF 44-33868 como seguramente llegó al país (interpretación del autor)

OA-10A-VI FACH 405 con su esquema durante el 1er. vuelo a Rapa Nui, 20 enero de 1951

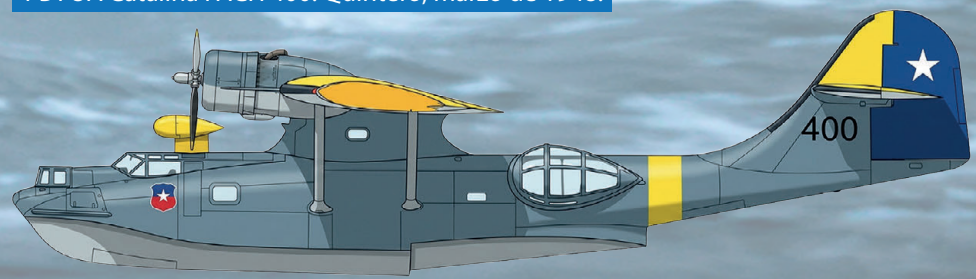
OA-10A-VI FACH 560 (Ex 405) con su esquema para el 2do. vuelo a Rapa Nui, 29 enero de 1959

@Janunez2026

OA-10 FACH 406, avión en alerta y respaldo para el vuelo a Rapa Nui el 19 de enero de 1951, Aeródromo La Florida de La Serena

PBY-5A Catalina FACH 402. Quintero, junio de 1943

PBY-5A Catalina FACH 400. Quintero, marzo de 1948.



@Janunez2026

Qué duda cabe: el “405” abre un abanico de posibilidades para el modelista. Pero no se trata sólo de un ejemplar. La familia completa de Catalinas en la Fuerza Aérea de Chile —anfibios y botes voladores— ofrece un repertorio amplio donde combinar esquemas de pintura, numerales y emblemas. Hay opciones para explorar y construir más de una versión con identidad propia.

El OA-10A matrícula FACH 405 se presenta con las marcas del primer vuelo a Rapa Nui, el 20 de enero de 1951. Destaca la antena circular del radiocompás sobre la cabina y, en la proa, las ventanas frontales cubiertas.

El OA-10A matrícula FACH 563 aparece ya con su rematriculación (ex FACH 408). Se incorpora la insignia temprana del Grupo de Aviación N°2, en la posición y forma observadas en fotos de época. También se distingue la antena tipo “gota de agua”, correspondiente al radiocompás automático.

El PBY-5A matrícula FACH 400, bote volador equipado con radar APS-3, se muestra según su configuración de 1946–47. A la derecha de la ventanilla se ubican los soportes para cohetes JATO; sobre el fuselaje, los ductos de ventilación. En la proa, resalta un tubo que sobresale únicamente por el lado izquierdo.

PBY-5A matrícula FACH 402, con una de las variaciones del esquema con el cual fue presentado en el año 1947 en la Base Aérea Quintero. Se aprecia que lleva solo el número 402 en blanco, en otro periodo se le integró un escudo grande junto numeral 402. Otra variación fue desplazando el numeral mucho más atrás, casi a la altura de los montantes del ala.

OA-10A matrícula FACH 560 (ex 405) con nuevo emblema Manutara, tal como se vió en el segundo viaje a Rapa Nui, realizado entre el 29 de enero y el 4 de febrero de 1959. Se aprecia la ubicación en angulo de ese emblema, el uso de una cucarda al estilo antiguo, la marca FACH en las tapas del tren de aterrizaje y marcas de corte de emergencia en las ventanillas del fuselaje. En la parte superior de la cabina hay dos antenas. Por el lado izquierdo del avión el emblema Manutara estaba en posición horizontal.

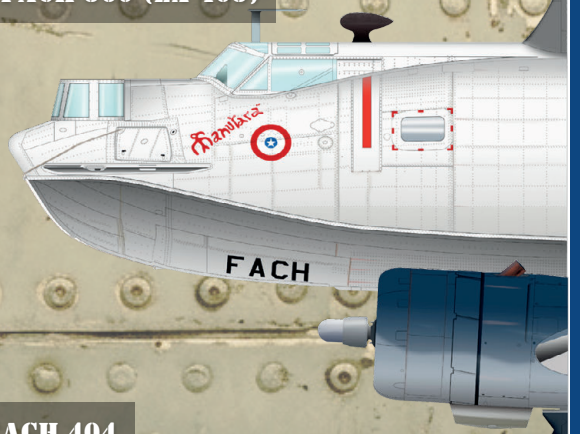
OA-10A matrícula FACH 404, con el esquema tal como llegó desde la US Navy con superficies superiores de un azul más oscuro. El avión se incorporó a finales de agosto de 1947 y operó durante algún tiempo con este esquema, siendo el primer Catalina con tren de aterrizaje retráctil. La aeronave ya prestaba servicios en Chile con la US Navy siendo el avión del Jefe de la Misión Naval, estando configurado como avión VIP, se utilizó para misiones de aerofoto-grametría y mediciones electromagnéticas.

Manutara

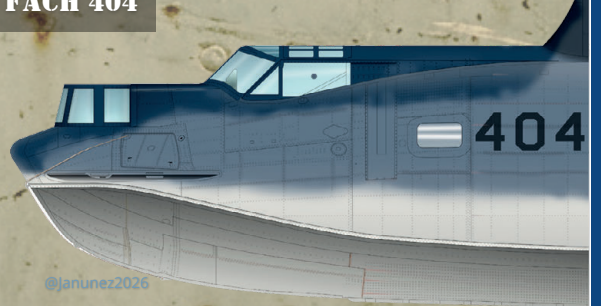
RECON

PBY-5A FACH 402

OA-10A FACH 560 (EX 405)

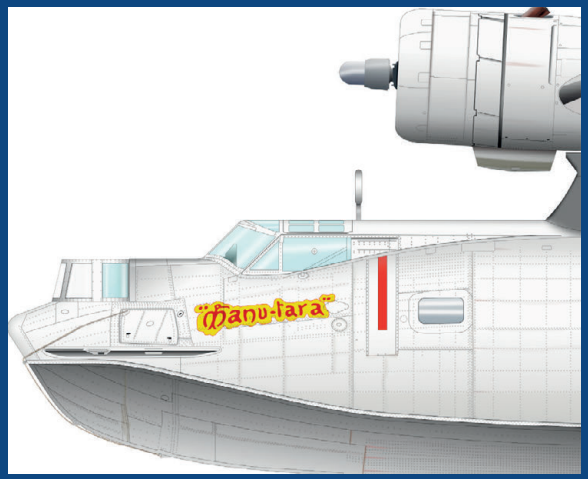


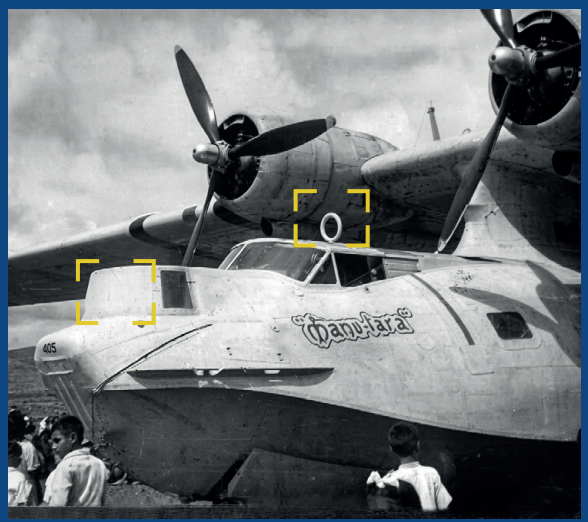
OA-10 FACH 404



@janunez2026

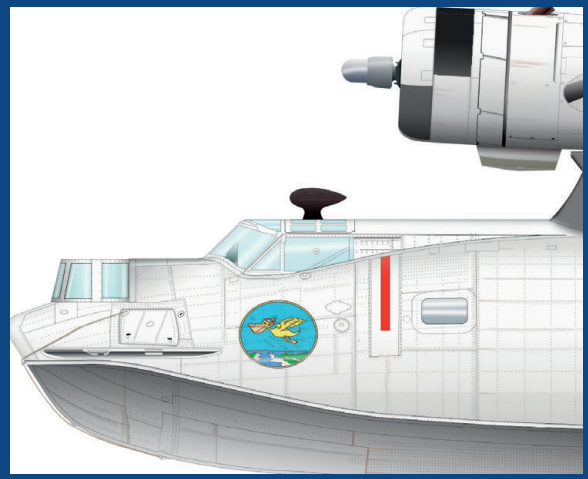
PROAS





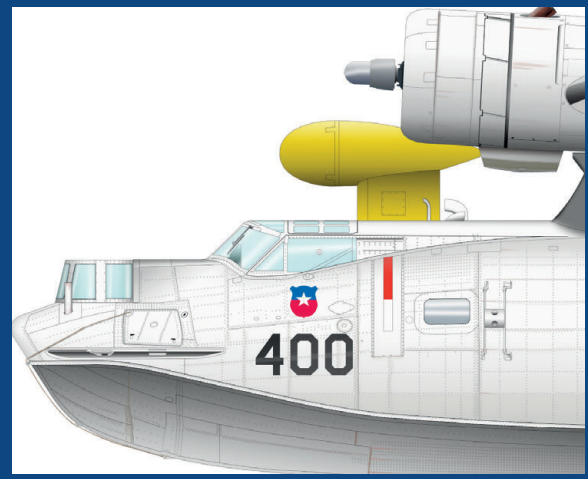
FACH 405

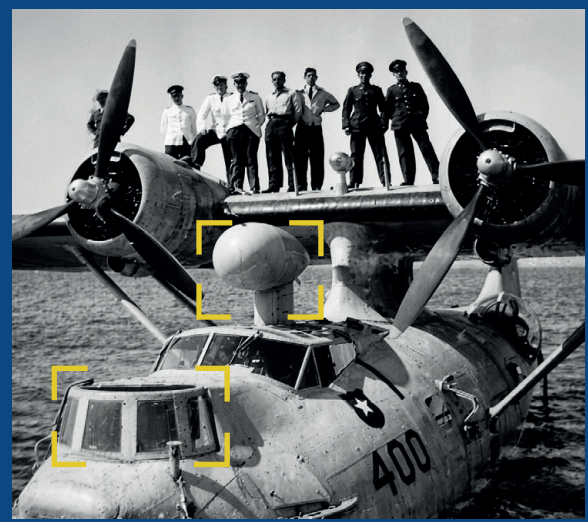
OA-10A matrícula FACH 405, se ilustra con las marcas y detalles de la misión a Rapa Nui. Nótese la antena sobre la cabina con forma circular de anillo del radiocompás. Y en la proa que las ventanas frontales están tapadas. Y el característico nombre "Manutara" en la ubicación original



FACH 563 (408)

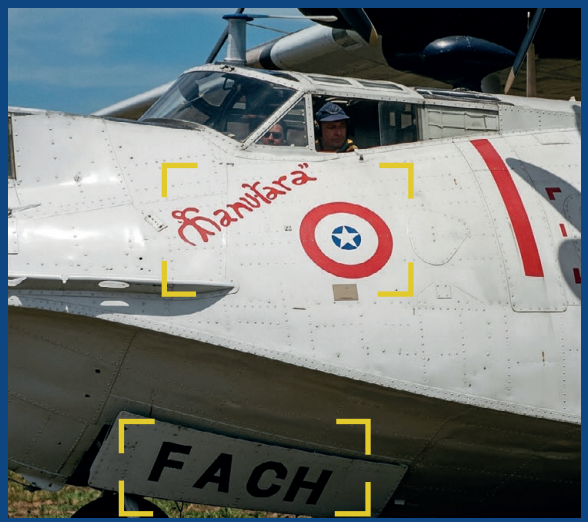
0A-10A matrícula FACH 563, se muestra ya con la rematriculación de este material (exFach 408) y se aprecia la insignia inicial del Grupo de Aviación N°2 en la ubicación y forma. Además se muestra la antena tipo "gota de agua" que albergaba a un nuevo radiocompás automático.





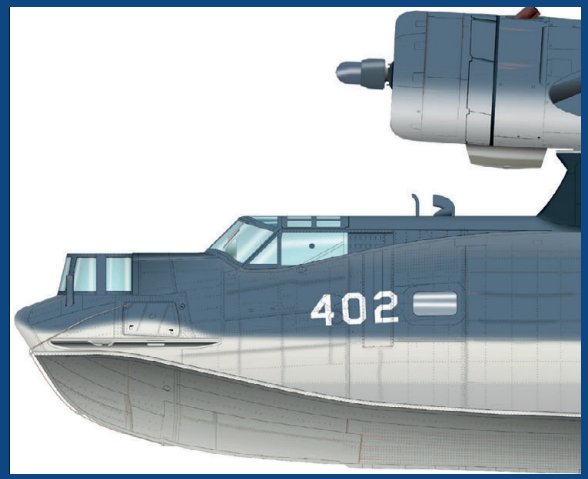
FACH 400

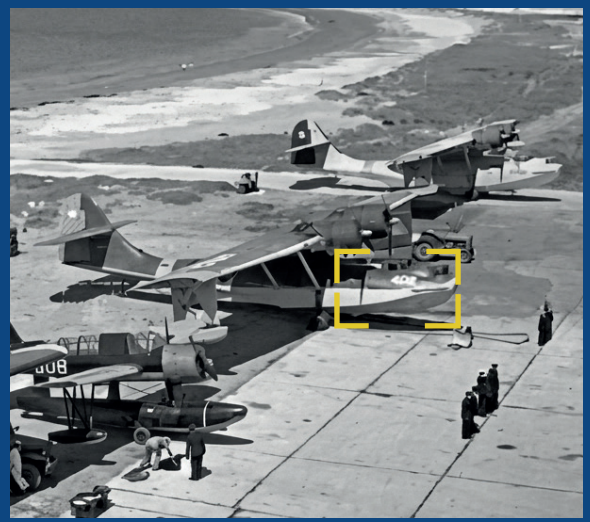
PBY-5A matrícula FACH 400, correspondía a un bote volador que contó con el radar de búsqueda y navegación APS-3. Se muestra en la ilustración tal como se veía en el año 1946-7. A la derecha de la ventanilla se aprecian los soportes para cohetes JATO. En tanto sobre el fuselaje se ven ductos de ventilación. En la proa se aprecia un tubo que sobresale solo en el lado izquierdo.



FACH 560 (405)

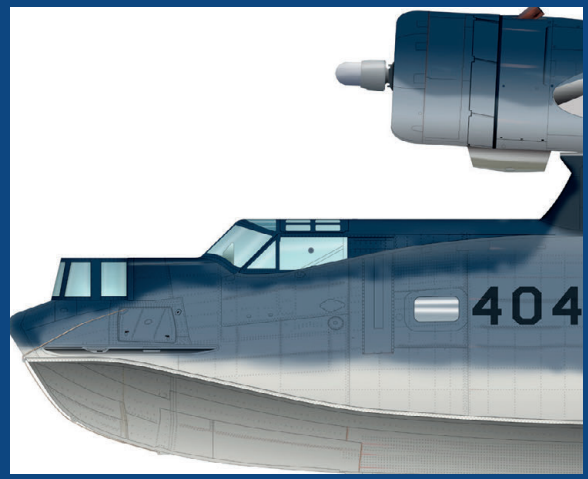
OA-10A matrícula FACH 560 (ex405) con nuevo emblema Manutara tal como se vio en el segundo viaje a Rapa Nui con un avión Catalina realizado entre el 29 de enero y el 4 de febrero de 1959. Se aprecia la ubicación en 45° del emblema Manutara, el uso de una cucarda al estilo antiguo, la marca FACH en las tapas del tren de aterrizaje y marcas de corte de emergencia en las ventanillas del fuselaje. En la parte superior de la cabina hay dos antenas. Por el lado izquierdo del avión el emblema Manutara estaba en posición horizontal.





FACH 402

PBY-5A matrícula FACH 402, con una de las variaciones del esquema con el cual fue presentado en el año 1947 en la Base Aérea Quintero. Se aprecia que lleva solo el número 402 en blanco, en otro periodo se le integró un escudo grande al lado del 402. Otra variación fue desplazando el 402 mucho más atrás casi a la altura de los montantes del ala.



FACH 404

OA-10A matrícula FACH 404, con el esquema tal como llegó de la US Navy con superficies superiores de un azul más oscuro. El avión se incorporó a finales de agosto de 1947 y operó durante algún tiempo con este esquema, siendo el primer Catalina con tren de aterrizaje retráctil. La aeronave ya prestaba servicios en Chile con la US Navy siendo el avión del Jefe de la Misión Naval, estando configurado como avión VIP, se utilizó para misiones de aerofotogrametría y mediciones electromagnéticas.

CRÉDITOS

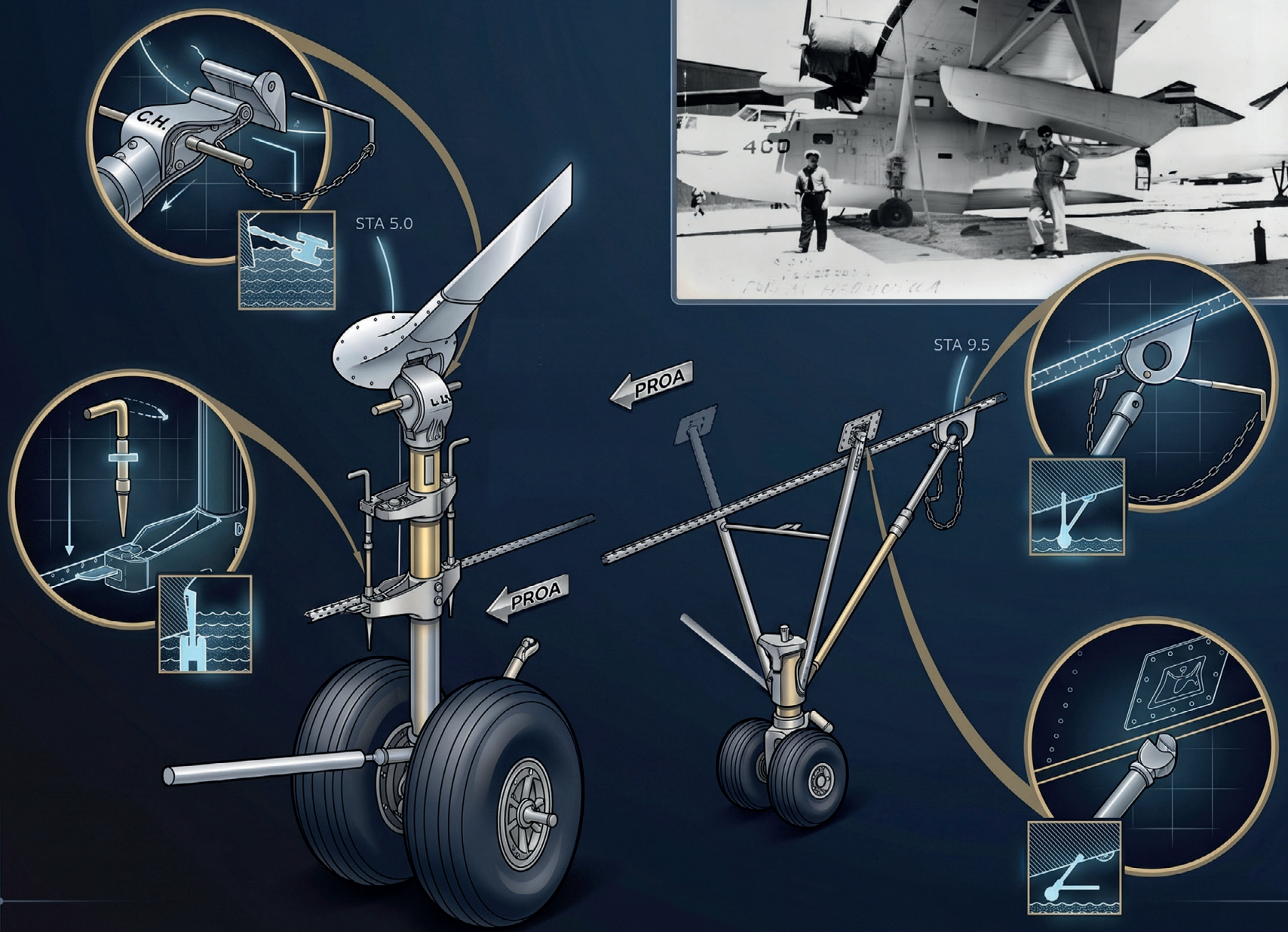
- Fotografías del "405" propiedad de Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Logo MNAE propiedad del Museo nacional aeronáutico y del espacio
- Ilustraciones Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- "405" en vuelo y en color Alejandro Núñez, Solomaquetas.com, basada en fotografía B/N obtenida de Monografía Catalina de Danilo Villarroel y MNAE
- Perfiles "405" Alejandro Núñez, Solomaquetas y Clavework graphics
- Ilustración 1er. vuelo Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Imagen "405" en Isla de Pascua, tratada digitalmente y colorizada por Alejandro Núñez y Álvaro Ortega, basada en fotografía B/N de Editorial Manutara. Emblema G2 tratado digitalmente y colorizado por Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Ilustración línea de tiempo Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Catalina GV-520 parcialmente desguazado Michel Ancieux y AircraftRainbows.com e imagen B/N Danilo Villarroel/MNAE
- Imagen Canso 34 Parragué Ltda. Aeropuerto Los Cerrillos, Nov. 1988. Autor Mr. Ron Mak
- Emblema Aeroservicio Parragué creada digitalmente por Alejandro Núñez a partir de parche textil obtenido desde página Facebook de Parragué Ltda.
- Logos RECON, HobbyBusters propiedad de Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Ilustración tipo cutaway de Catalina, desarrollado y modificado digitalmente por Álvaro Ortega, basado en cutaway de John Batchelor
- Ilustración flotador Catalina pbycatalina.com modificado por Álvaro Ortega
- Imagen placa motor P&W: www.bapa.aero
- Imagen frontal motor P&W: Imperial War Museum www.iwm.org. uk, logo P&W: Basada en imagen Wikipedia, tratada digitalmente por Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Imagen motor P&W: Mark Avino, USAF Museum
- Imagen motor P&W perfil: The Aviation History Online Museum http://www.aviationhistory.com
- Diagramas motor P&W eBay.com
- Perfiles históricos PBY-5A y OA-10 extraídos de la monografía del Catalina de Danilo Villarroel y MNAE, basados en perfiles originales de autoría de Samuel Matamala, tratados digitalmente
- Imagen accidente Catalina 560 editado digitalmente por Alejandro Núñez, Solomaquetas.com basada en fotografía de la monografía del Catalina de Danilo Villarroel y MNAE
- Perfil PBY 5A numeral 405 en colores USAAF, creada por Alejandro Núñez, Solomaquetas.com
- Ilustraciones de perfiles y colores Catalina Alejandro Núñez, Solomaquetas. Ilustración "405" y colores asociados. Álvaro Ortega
- Perfil "405" en lámina perfiles Julio Arróspide, perfil "405" Alejandro Núñez, perfil "560" Antonio Segovia, modificado por Álvaro Ortega. Otros perfiles S. Matamala, modificados digitalmente.
- Ilustraciones de proa de Catalinas, propiedad de Alejandro Núñez, Solomaquetas, desarrollados por Antonio Segovia
- Foto Catalina 400 con tren de varar, sitio web Fuerza Aérea de Chile
- Imagen línea de producción Consolidated PBY-5A https://jenikirbyhistory.getarchive.net, tratada digitalmente y colorizada por Álvaro Ortega
- Imágenes referenciales de interior: Air Force Museum
- Emblemas G2 con nubes Danilo Villarroel, tratado digitalmente por Alejandro Núñez. Cucardas históricas de la FACH fuentes públicas. Emblemas digitalizados y corregidos por Alejandro Núñez
- Boceto Grupo 2 unilineal provisto por Danilo Villarroel
- Ilustraciones provenientes de manuales de servicio de Consolidated
- Ilustración 405 amistoso, autor Eduardo Neira (Hans Stuka), editado digitalmente por Alejandro Núñez, Solomaquetas y modificado por Álvaro Ortega

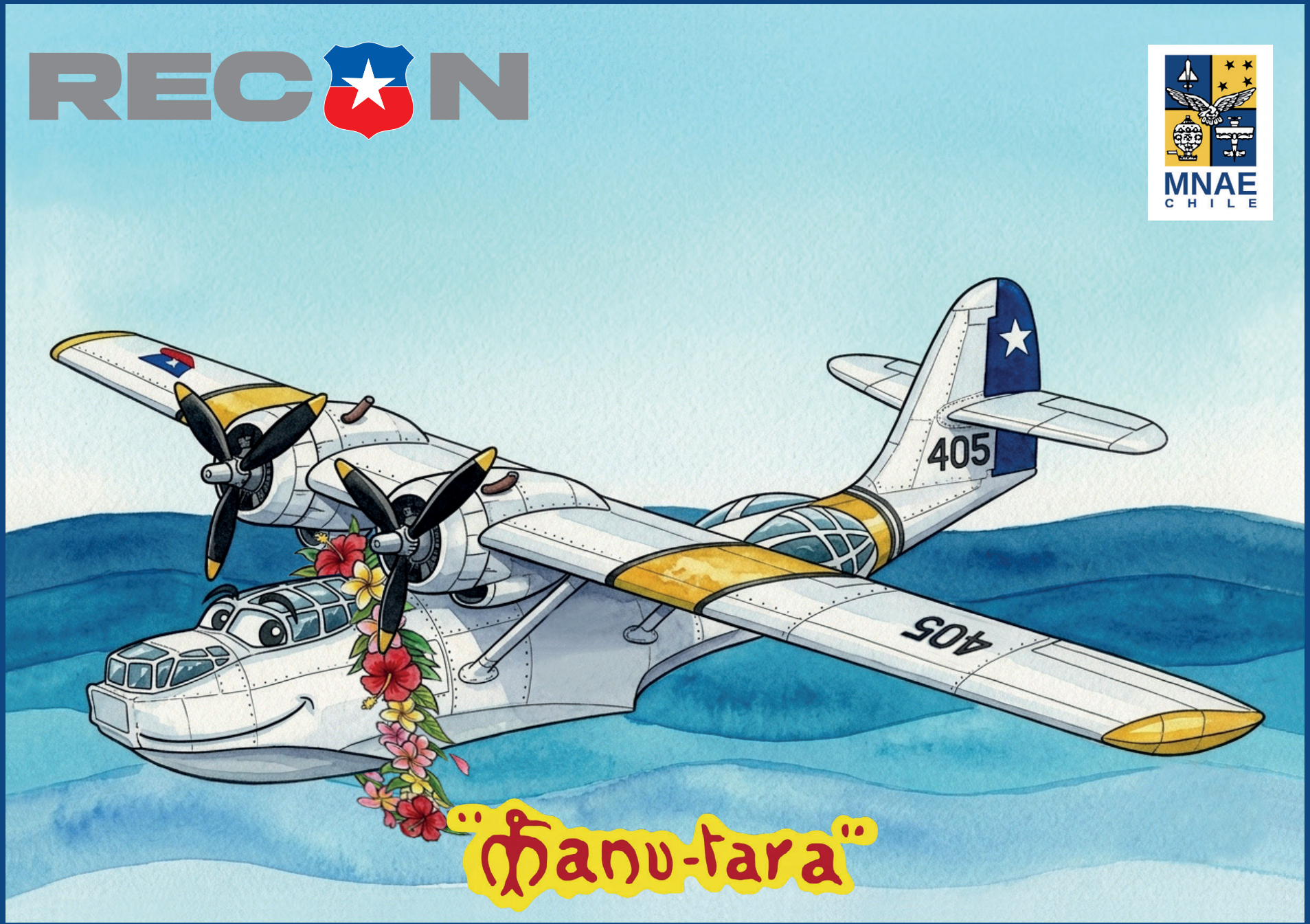
La mayoría de las imágenes han sido acreditadas a sus autores, se han obtenido de fuentes públicas y cuándo no, se ha indicado su origen. Adicionalmente se ha solicitado autorización por todos los medios posibles de imágenes públicas, no obstante, si algún titular de alguna de las imágenes incluidas en esta publicación tiene alguna observación o comentario al respecto, por favor contactar a Alejandro Núñez vía solomaquetas@gmail.com. Esta obra y todos sus contenidos están amparados y protegidos por la Ley 17.336, decretos y leyes complementarias y sustitutivas.

TREN DE VARAR

RECON

Equipamiento utilizado para trasladar los botes voladores desde el agua hacia tierra firme. Según el manual de operación, el procedimiento recomendado consiste en efectuar el tiro desde el herraje y conjunto de rodadura de popa, minimizando así esfuerzos indebidos sobre la estructura del casco.



RECON

MNAE
CHILE